REVISTA DA ARMADA

1980

COMPILAÇÃO DE REVISTAS DO ANO 1980

N.º 100/JANEIRO 1980/ANO IX/MENSÁRIO 10$00

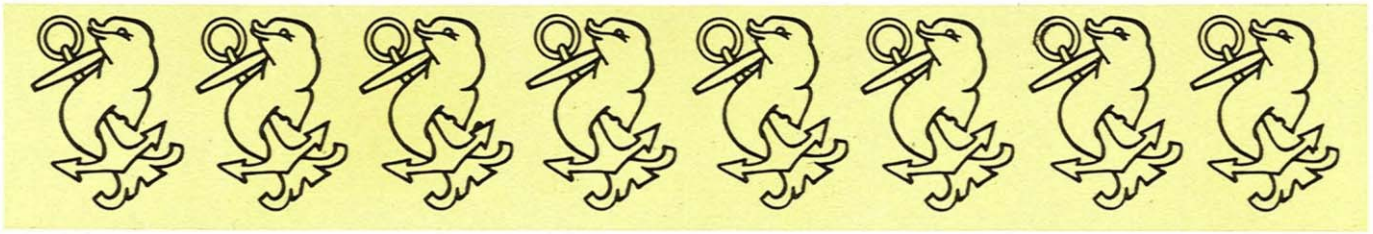
revista da ARMADA

Explosão da fragata "D. Maria II"

(pág. 18)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
H. Fonseca	**Para a história da Marinha** 2—Quando os piratas andavam na costa	4
M. Horta	**Notícias Pessoais**	7
	Voz da Abita/Cartas ao Director	8
R. Martins	**O Apito do Mestre**	10
G. Marques	**Recordando... A Marinha mobilizada para salvar uma vida**	11
	Saibam todos	13
B. C. M.	**Biblioteca Central da Marinha**	14
S. B.	**Histórias de Marinheiros** 13—Na passagem da linha	16
D. Barreiros	**Conheça a sua Marinha**	17
S. Mendes	**Explosão da fragata "D. Maria II"**	18
M. do Vale	**Curiosidades da Nau de Pedra**	18
J. Farinha	**Raízes**	19
G. Brandão	**Filatelia**	20
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	21
T. Silva	**Fuzileiros começam a aderir ao pára-quedismo desportivo**	22
	Desporto	23
	Reportagem	26
	Quarto de Folga	32
A. Cutileiro	**Evolução histórica dos uniformes na Armada (12)**	Verso da contracapa



PORTE PAGO

REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C/alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade da Marinha

Redacção e Administração:
Edifício da Marinha
1188 Lisboa Codex
Telefone: 36 89 60

N.º 100/JANEIRO 1980/ANO IX

Preço de venda avulso 10$00

Assinaturas anuais:
Continente e Ilhas 100$00
Estrangeiro 210$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

A fragata "D. Maria II".

Óleo de J. Pedroso (1825-1890). Palácio Nacional da Ajuda.

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

"Revista da Armada" N.º 100

Este é o número 100 da *nossa Revista.* Para si, talvez o facto pouco signifique mas, para nós, os responsáveis pela sua feitura e publicação, significa muito; mesmo muito!

Apesar de termos tido sempre o apoio moral e material das entidades de quem dependemos, a verdade é que nem tudo tem sido um mar de rosas. Incompreensões, contratempos, arrelias ...

Mas muitas compensações também. Tantas que, honestamente o confessamos, sentimo-nos satisfeitos e felizes com o nosso trabalho.

Vamos conquistando adeptos. E, por esse Portugal, bem como em alguns países estrangeiros, marinheiros, que o foram ou ainda o são, e gente que gosta do mar e dos navios, cada vez em maior número lêem a "Revista da Armada" e gostam dela.

Para muitos, ela representa o último elo da amarra sentimental que os prende à Marinha.

Existimos para servir a Marinha; Marinha que está profundamente enraizada no coração do nosso povo; Marinha que, sem alardes, tem sabido sempre cumprir o seu dever; Marinha que está de tal modo ligada à vida da Nação que, à sua grandeza ou à sua decadência, tem correspondido os bons e maus momentos da nossa história.

Não esqueçamos que o nosso país, em matéria de comércio externo, funciona quase como se fosse uma ilha e, assim sendo, nunca deverá minimizar o importante papel das suas marinhas de Guerra e Mercante. Se o fizer, não direi que vá a pique mas, de certeza que mete água ...

C/alm.

Para a história da Marinha

2 — Quando os piratas andavam na costa

Anda mouro na costa, gritavam os vigias que perscrutavam o horizonte, instalados em torres e pontos conspícuos da nossa costa, numa vigília constante, ao avistarem os navios dos piratas de Argel, Tripoli, Tunes e outros portos do Norte de África, também chamados piratas berberescos. Ao ouvir aquele grito, os povos fugiam espavoridos e procuravam refúgio nas serranias mais próximas, enquanto os mais ousados procuravam organizar a defesa contra estes terríveis rapinadores que faziam as maiores destruições e cativavam os habitantes do litoral.

Mas não só os mouros nos atacavam: os ingleses, holandeses e franceses, cobiçosos das riquezas transportadas pelos nossos navios, assaltavam-nos no regresso da Índia e do Brasil. Desenrolavam-se então combates desesperados, em que os nossos combatentes de defendiam com a maior tenacidade, mas terminavam muitas vezes com a perda dos nossos navios e da sua valiosa carga.

Para a defesa do nosso comércio marítimo, fomos forçados a armar esquadras de guarda-costa que cruzavam na costa do continente, estreito de Gibraltar (para impedir a saída para o Atlântico dos piratas berberescos) e nos mares dos Açores. Além disso, os nossos navios mercantes navegavam em comboios, protegidos por navios de guerra. Os comboios para a costa Ocidental de África, S. Tomé e Brasil partiam de Lisboa em Janeiro, Março e Setembro. No comboio de Março seguiam também as naus da carreira da Índia. Os comboios para os portos da Flandres partiam em Abril e Setembro e regressavam em Janeiro e Julho.

Um dos mais notáveis corsários franceses que nos combateu foi João Ango, natural de Dieppe, que chegou a ter esquadras de dez e mais navios. Este corsário atacava de preferência as possessões espanholas mas, em 1529 (ou 1530) um dos seus navios foi apresado pela nossa esquadra de guarda-costa e levado para Lisboa, tendo sido condenados à morte os seus tripulantes, por existirem a bordo mercadorias roubadas a portugueses. João Ango para se indemnizar das perdas sofridas, a que ele atribuiu o valor de 220 000 cruzados, pediu ao rei Francisco I de França carta de corso(*1*). Contudo. a sua desforra reduziu-se ao arresto de alguns navios portugueses de comércio que entraram em portos franceses e ao envio duma esquadra para os Açores, a fim de se apoderar de algumas naus da carreira da Índia, mas foi repelido pela nossa esquadra de guarda-costa de que era capitão-mor António de Miranda(*2*). Outro notável capitão francês, Duguay Trouin, em 1706, perto do Tejo, atacou um comboio vindo do Brasil para Lisboa, constituído por 150 navios mercantes, escoltados por cinco navios de guerra, sob o comando do chefe de esquadra António Dias do Rego. Vinham neste comboio também três naus da Índia. Duguay Trouin apresou um grupo de 25 navios mercantes que se distanciara do comboio e navegava sob a protecção da nau-capitânia. Dias do Rego foi atacado por dois navios franceses mas defendeu-se corajosamente e, depois dum combate que durou sete horas e lhe custou a vida, os franceses afastaram-se. O terceiro navio da esquadra francesa atacou a nau mercante "Alamonda", comandada por António Dias Salgado, sobrinho de Dias Rego, que lutou até cair morto e só então o seu navio foi tomado, embora por pouco tempo, porque os franceses fugiram quando se aproximaram alguns navios da nossa escolta. Nestes combates, os portugueses tiveram mais de cem mortos, mas a nossa frota conseguiu entrar no Tejo sem outras perdas(*3*).

Mas nem sempre os resultados dos combates nos era favorável, e os piratas e corsários aprisionaram muitos navios portugueses. Os tripulantes ficaram então cativos e muitos foram levados para o Norte de África. Os mais afortunados conseguiam ser resgatados a peso de ouro, mas outros por lá padeceram até morrer.

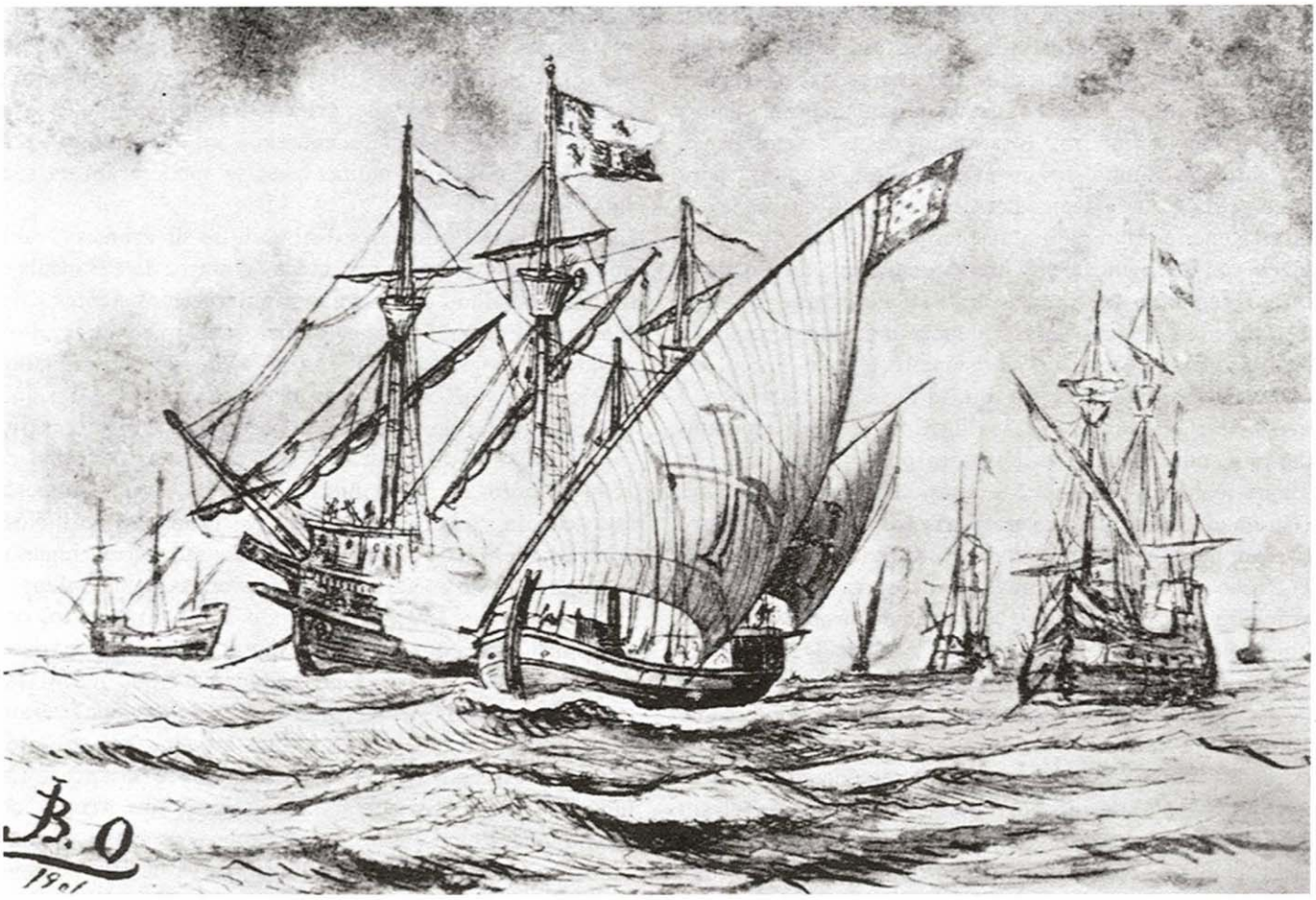
No século XVI, uma caravela da Pederneira, com o nome de "Nazareth", de 50 tonéis, foi atacada por corsários bretões na costa da Galiza. Outros navios da Pederneira foram atacados pelos franceses no mesmo século, um deles no cabo de S. Vicente. De referir que nesta povoação, junto à actual Nazaré, havia antigamente estaleiros, onde se construiam naus. A decadência deste porto começou nos fins do século XVI e acentuou-se no seguinte, devido à perseguição que os mouros, franceses e normandos faziam aos seus navios, quando regressavam à Metrópole carregados de especiarias. A audácia dos piratas chegou ao ponto

---

(1) A carta de corso ou carta de marca autorizava um súbdito de um rei a apoderar-se de navios inimigos, muito embora tivesse que respeitar as leis e usos da guerra. Os piratas eram mais sanguinários, visto que não respeitavam aquelas leis.

(2) "A carta de Marca de João Ango", por Fernando Palha.

(3) "Três séculos no mar", pelo comandante António Marques Esparteiro (II Parte, Naus e Navetas, 1.º volume, pág. 93).



"Um aventureiro português" (Desenho do contra-almirante João Brás de Oliveira — 1901).

de atacarem aquela povoação, Salir do Porto, Peniche e outras localidades da costa(*4*).

No século XVI o corsário turco Barba Roxa tornou-se notável como comandante das esquadras de Solimão, o Magnífico, sultão da Turquia, e conquistou para o seu senhor as regências de Tunes e Argel. Recrudesceu então a actividade dos piratas no Norte de África que espalharam o terror aos povos do Mediterrâneo e da Península Ibérica.

O Algarve foi talvez a província que mais sofreu com os ataques dos piratas e corsários. O cabo de S. Vicente era o ponto de encontro da pirataria internacional que ali esperava a passagem dos navios espanhóis que regressavam da América para se apoderarem da sua valiosa carga. Os nossos navios também sofriam os seus ataques, e os nossos reis tiveram que mandar fortificar os pontos mais expostos da costa algarvia e estabelecer postos de vigia para avisar as populações da aproximação destes rapinadores. Contudo, os algarvios viviam em constante sobressalto. Os mouros, com o vento do Levante, vinham em 24 horas de Tetuão, Salé e Larache para a costa do Algarve e desembarcavam nos locais mais desguarnecidos. As pescarias do Algarve, principalmente as das almadravas (armações de atum) sofriam grandes prejuízos com estes ataques. Durante o século XVI há notícia de muitas devastações no Algarve. Em 1529, Jorge de Lima, capitão-mor da esquadra de guarda-costa, derrotou três naus francesas que cruzavam no cabo de S. Vicente, tendo libertado três navios apresados pelos corsários. No mesmo século, outros corsários franceses tomaram alguns navios na baía de Lagos e no porto de Portimão e, em 1522, apoderaram-se de parte da frota de 41 navios de pesca de Lagos que pescavam no mar de Marrocos(*5*). A cidade de Faro foi atacada, em 1530, por quatro fustas, capitaneadas pelo regenado algarvio João Vaz Maio, que fugira anos antes de Arzila para o território mouro e conseguira reunir sob o seu comando fustas de mouros e turcos, para fazer pilhagens na Andaluzia e Algarve. Naquela cidade fez cativos 50 a 60 habitantes e só fugiu quando se aproximou o vedor de fazenda Nuno Rodrigues Barreto, com gente de Faro e Loulé. Na viagem de regresso a Larache ainda apresou um navio em Areias Gordas (Monte Gordo?), com carga de algodão e marfim. D. João III mandou armar nesse ano uma esquadra, comandada por Estêvão da Gama, para combater este corsário e, embora ele tivesse conseguido fugir, a nossa esquadra impediu que se juntassem navios piratas de Velez e Tetuão às suas forças.

Em 1548, duas galés de piratas mouros desembarcaram 35 a 40 homens na Pedra da Galé (Albufeira), e apesar de interceptados pelos nossos navios, conseguiram levar cativos 5 ou 6 camponeses que trabalhavam nas eiras. Estes piratas também cativaram dois pescadores duma armação de atum do cabo de S. Vicente. No ano seguinte, D. João III preveniu os habitantes de Tavira de que fora vista na Catalunha uma esquadra de 22 navios, comandada pelo pirata turco Sigut Arrais e pediu que tomassem providências para a defesa da costa.

Entretanto, o rei mandou armar uma esquadra de guarda-

(*4*) *"Pederneira", por P. M. Laranjo Coelho.*

(*5*) *"Corsários Franceses no Atlântico" pelo dr. Alberto Iria, in "Colectânea de Estudos em Honra do prof. dr. Damião Peres".*

-costa, sob o comando de D. Pedro da Cunha, que cruzou na costa do Algarve nos anos seguintes. Em 20 de Julho de 1554, oito navios de remos, de mouros de Argel, comandados pelo pirata Cazale Turco, desembarcaram alguns homens em Albufeira. Informado deste desembarque, D. Pedro da Cunha dirigiu-se com a sua esquadra para aquela vila e, uma légua para Poente, avistou os navios piratas que fugiram para o mar largo. D. Pedro da Cunha foi em sua perseguição e abalroou a capitânia da esquadra turca, seguindo-se um combate com armas brancas durante mais de duas horas, que terminou com a rendição do navio inimigo, ficando prisioneiro Cazale Turco. Os piratas tiveram 40 mortos e muitos feridos, e os nossos, 9 mortos e 50 feridos. D. Vasco da Cunha, irmão do capitão-mor, que comandava uma das nossas galés, apresou um navio mouro de 19 bancos, após uma hora de combate. Os remadores deste navio eram cristãos cativos. Os nossos tiveram neste combate 8 mortos e 40 feridos. Finalmente, D. Nuno da Cunha, comandante de outra galé da nossa esquadra deu caça a duas fustas de mouros e abalroou uma delas que se rendeu, fugindo a outra. Os nossos tiveram 3 mortos e 15 feridos. Foram feitos prisioneiros nestes combates mais de 200 turcos, e libertados cerca de 100 cristãos cativos. Os outros quatro navios turcos da esquadra inimiga separaram-se antes do encontro com os nossos navios e, devido ao vento forte, não conseguiram intervir no combate(*6*). Segundo o almirante Quintela, estes combates ter-se-iam desenrolado perto do cabo Carvoeiro, no Algarve (Alfansina) e teriam sido tomados quatro navios turcos. O Chefe dos piratas seria Xaramet Arrais, que esteve alguns anos preso no Limoeiro e foi, mais tarde, trocado por um cristão cativo em Argel.

Mas, não só o Algarve foi atacado pelos piratas e corsários. Toda a costa continental, a Madeira e os Açores, sofreram os ataques destes depredadores. Gaspar Frutuoso, na sua obra *Saudades da Terra*, relata que, a 3 de Outubro de 1566, três galeões, sob o comando de Bertrand de Montluc, em que estavam embarcados 1000 arcabuzeiros, saquearam a cidade do Funchal. Os franceses teriam sido instigados a atacar o Funchal por Gaspar Caldeira, que fugira para França com outros dois portugueses e desejava vingar-se por lhe ter sido tirado pelos fiscais reais o ouro que trouxera da Costa da Mina(*7*). Os franceses fizeram grandes destruições no Funchal e demoraram-se 16 dias na ilha. Entretanto, chegou a notícia do ataque a Lisboa e foi logo aprontada uma esquadra sob o comando do general do mar Sebastião de Sá, mas quando esta força naval chegou ao Funchal já os franceses tinham partido. Os três portugueses renegados não ficaram impunes: capturados alguns anos mais tarde, foram condenados à morte.

Porto Santo, foi a ilha mais flagelada pelos piratas. Os mouros, os franceses e os ingleses, fizeram ataques a esta ilha. O corso inglês exercia-se principalmente nos mares da Madeira, donde se estendia para os Açores e Canárias. Como se sabe, os galeões espanhóis que regressavam das Américas passavam entre os arquipélagos da Madeira e dos Açores, em certa época do ano, em que as condições meteorológicas eram mais favoráveis. Estas viagens eram rodeadas de grande sigilo, principalmente a do galeão da prata. Contudo, os ingleses conseguiram quase sempre saber o seu paradeiro e muitas vezes se apoderaram da sua valiosa carga.

Entre os corsários ingleses distinguiu-se sir Francis Drake que, por mais de uma vez, atacou os portos da Península e também espalhou o terror nas populações dos Açores e da Madeira. Em 1587 atacou Cádis, onde queimou muitos navios e fez grande saque. Em Maio do mesmo ano, desembarcou em Sagres e saqueou a fortaleza e, no ano seguinte, esteve nos Açores e na Madeira. Outro corsário inglês, o conde de Essex, desembarcou a 15 de Julho de 1596 no porto de Farrobilhas, a oeste de Faro, e saqueou esta cidade, tendo incendiado os principais edifícios, nomeadamente as igrejas. Uma divisão naval inglesa, comandada pelo corsário inglês Preston, saqueou a ilha de Porto Santo em 1595, incendiando a vila, apesar dos pedidos insistentes dos habitantes que tudo entregaram para que as suas casas fossem poupadas. Esta ilha mártir foi também saqueada pelos franceses, em 1590, que fizeram horríveis destruições, e pelos piratas argelinos em 1617, levando estes, cativos, homens, mulheres e crianças. Os mouros também fizeram muitas surtidas nos Açores, no tempo dos Filipes. Em 7 de Junho de 1616, desembarcaram, de três navios argelinos, cerca de 500 homens na ilha de Santa Maria onde, em 1599, já haviam desembarcado os ingleses, mas sem provocarem devastações tão grandes como desta vez. Capitaneava os argelinos o renegado genovês Tabaqua Raz que queimou a Vila do Porto, profanou os templos e destruiu as searas, tendo feito 222 cativos, salvando-se apenas os habitantes que se esconderam nas rochas, matos e cavernas. Os argelinos demoraram-se na ilha uma semana, e quando chegaram os socorros da ilha de S. Miguel, já eles tinham fugido. Em 1675 houve novo ataque dos argelinos a Santa Maria, os quais saquearam esta ilha e levaram 11 pessoas cativas.

De referir ainda que a ilha de Porto Santo foi de novo saqueada pelos franceses em 1 de Dezembro de 1690, tendo estes roubado a igreja. Em 20 de Janeiro de 1708, os franceses fizeram outro desembarque, tendo a população fugido para o Pico do Castelo(*8*).

Mas, entre os portugueses também houve corsários que se tornaram notáveis. Um deles, chamado Pedro Galego, comprou uma caravela onde embarcou, em 1546, com um grupc de amigos, partindo para os Açores em busca de aventuras. Nos mares açorianos esperava encontrar piratas mouros que infestavam aquelas ilhas. Quando ali cruzava, foi atacado por um navio mouro que se aproximou a coberto do nevoeiro mas foi descoberto a tempo pelos portugueses que o conquistaram, após furiosa luta. Esta vitória custou aos nossos dois mortos e onze feridos. Pedro Galego veio com a sua presa para Sagres e ali vendeu os mouros que trazia cativos e a sua caravela, e passou com os seus homens para o navio apresado que montava 18 peças,

---

(*6*) *"Da Importância Geopolítica do Algarve na Defesa Marítima de Portugal nos séculos XV a XVIII", pelo dr. Alberto Iria.*

(*7*) *"Piratas e Corsários nas Ilhas Adjacentes", por Eduardo C. N. Pereira.*

(*8*) *"Piratas e Corsários nas Ilhas Adjacentes", obra já citada.*

enquanto que a sua caravela não tinha mais que quatro. Juntaram-se a Pedro Galego 18 voluntários algarvios e, de Sagres, partiu o nosso corsário para o Mediterrâneo, onde esteve três anos, sempre a combater turcos e mouros.

Pedro Galego fez muitas presas naquele mar, e voltou com o rico espólio arrecadado a Portugal. Na viagem de regresso fez escala em Cádis, para fazer aguada. Neste porto estava fundeada a esquadra de galés espanholas, comandada por D. Pedro Navarro. O nosso corsário, ao entrar no porto, não abateu a bandeira portuguesa nem salvou ao distintivo içado na capitânia da esquadra espanhola, como era costume naquela época. O almirante espanhol, admirado do seu procedimento, mandou um oficial perguntar-lhe porque procedia assim. Pedro Gelego respondeu-lhe que o seu navio fazia a guerra contra os inimigos do seu país e só abatia a bandeira de Portugal à cruz de Cristo. D. Pedro Navarro mandou então dar um tiro de pólvora seca para obrigar os portugueses a cumprir as praxes navais, mas Pedro Galego não obedeceu e respondeu-lhe com dois tiros de bala.

O almirante espanhol, furioso, mandou suspender a sua esquadra para atacar o navio português. O nosso capitão, percebendo as suas intenções, mandou picar a amarra do seu navio e, ajudado por vento favorável, fez-se ao mar. As galés espanholas partiram em sua perseguição, adiantando-se a capitânia que recebeu uma descarga de artilharia do nosso navio que lhe partiu o mastro e matou muitos tripulantes, ficando também ferido numa perna o almirante espanhol. Aproveitando a confusão lançada pelos seus tiros na capitânia espanhola, o nosso corsário conseguiu fugir.

Pedro Galego seguiu depois para Viana do Castelo, onde foi recebido festivamente pelos seus conterrâneos. O imperador Carlos V queixou-se a D. João III do procedimento do nosso corsário em Cádis, mas o rei português limitou-se a dar-lhe uma repreensão pública.

Henrique Alexandre da Fonseca
Cap-m.-g.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

116674/Cabo E Fernando António Lourenço Dias com D. Maria Manuela Ventura Machado, em 20-10-79.

43568/1.º mar. TFD Manuel Coelho com D. Matilde da Conceição Correia Fernandes de Paula, em 16-10-79.

69274/1.º-mar. FZC José Carlos da Veiga com D. Deolinda da Conceição Guedes Alves, em 15-9-79.

102376/1.º-mar. CTP Miguel Júlio Morgado Tavares com D. Maria Manuela dos Santos Joaquim, em 6-10-79.

204678/1.º-gr. L Vítor Manuel Marques Borges com D. Maria Augusta Firmina Alves, em 2-10-79.

298378/1.º-gr. L Armando Jorge de Carvalho com D. Fernanda Maria Barreiros Louro, em 21-10-79.

330078/1.º-gr. E António Maria de Sousa Bonfim com D. Maria Carolina Saraiva da Silva, em 14-10-79.

282578/2.º-gr. CM Manuel Luís Lopes com D. Maria Isabel Carrega da Cruz Camilo, em 4-10-79.

228679/2.º-gr. António Pedro Pelado Estevens com D. Mariana Júlia Peres Pinto em 13-10-79.

PASSAGENS À RESERVA/ /APOSENTAÇÕES

1.º-ten. SG José Pedro da Costa, em 12-9-79.

1.º-ten. SG José Joaquim, em 15-11-79.

2.º-ten. SG António Simões Ribeiro de Lima, em 30-9-79.

Em 30-11-79:

Alípio Furtado Rodrigues Parreirão, chefe da Polícia Marítima.

José Gonçalves de Oliveira, chefe-faroleiro do QPMM.

António Catarino Jorge, subchefe-faroleiro do QPMM.

Ezequiel Augusto Ventura, faroleiro de 1.ª cl. do QPMM.

José Portela dos Santos, faroleiro de 1.ª cl. do QPMM.

Aníbal da Glória Baptista, cabo-de-mar de 1.ª cl. do QPMM.

Joaquim Ribeiro do Nascimento, maquinista de 2.ª cl. do QPMM.

FALECIMENTOS

É com desgosto que participamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

Sarg.-aj. CE RA Luís Correia Baptista, em 24-11-79.

Sarg.-aj. A RA Luís Mendes Granjo, em 28-11-79.

1.º-sarg. FZ RF Luís Rebelo Cartaxo, em 4-12-79.

280926/Cabo CM RF Manuel das Dores, em 8-11-79.

273716/2.º-mar. M RF João Baptista, em 27-11-79.

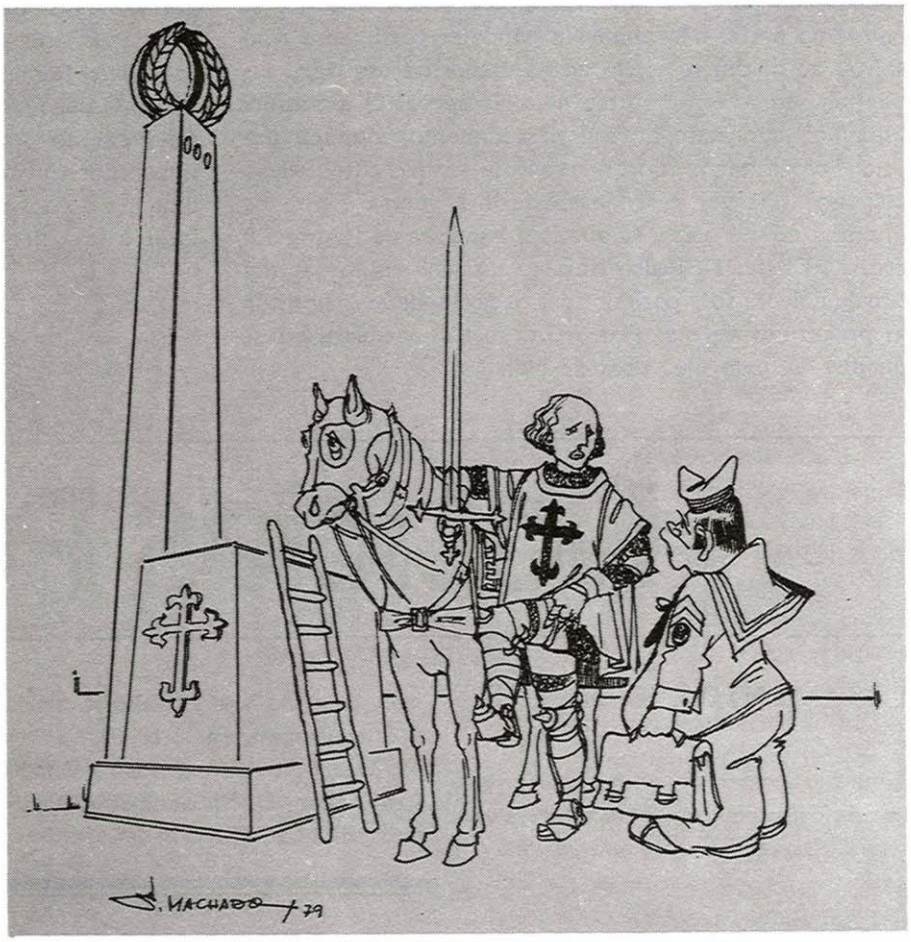
263415/1.º-gr. M RF Reinaldo de Matos, em 19-11-79.

Voz da Abita

Cartas ao Director

Do "Pezinhos", cabo M, recebemos a seguinte carta:

Alfeite, 1 de Dezembro de 1979.
Não há dúvida que nós, portugueses, temos muitas e grandes virtudes mas, temos também muitos e grandes defeitos...
O que é curioso é que algumas das nossas qualidades tanto podem ser virtudes como defeitos. Tudo depende dos resultados.
É o que sucede com a teimosia, por exemplo. Se nos debruçarmos um pouco sobre a nossa história verificaremos que foi ela, a teimosia (virtude) que nos levou a cometimentos que, aparentemente estavam muito acima das nossas possibilidades:
Levou Viriato e os seus guerrilheiros a lutar contra os romanos, fazendo-lhes a vida negra durante a sua estadia na Península; levou os nossos primeiros reis a combater mouros e castelhanos, até conseguir correr com eles de cá; levou-nos a procurar fortuna em terras de além-mar, empurrando-nos para a maravilhosa aventura das Descobertas; levou-nos a construir esquadras e semear fortalezas para manter as terras que íamos descobrindo; levou-nos a realizar a 1.ª travessia aérea do Atlântico Sul; levou-nos...



— Olha, não subo, porque ainda não decidiram se vou a pé, se vou a cavalo...

Mas, vejamos agora o reverso da medalha, ou seja, a teimosia (defeito) a dar para o torto.
Teimámos que havemos de ser o povo mais atrasado da Europa e... ninguém nos tira o lugar; teimámos que havemos de ser todos doutores ou funcionários e... abandonámos os campos à erva daninha; teimámos que havemos de fazer a Feira do Livro na Avenida da Liberdade e... apesar de toda a gente dizer que é o sítio menos indicado, insistimos; teimámos em ter dois intervalos nas sessões de cinema e... embora não haja mais nenhum país em que o fenómeno se verifique, não desistimos; teimámos que havemos de pôr o Condestável D. Nuno no alto do Parque Eduardo VII e... só estamos à espera que resolvam se há-de ser a pé ou a cavalo; teimámos que havemos de parcar os automóveis em cima dos passeios e... só pondo blocos de cimento conseguimos impedi-lo; teimámos em fazer de Lisboa a cidade mais suja da Europa e... conseguimos; teimámos...

Além da carta do "Pezinhos", cabo M, recebemos ainda a seguinte correspondência:

De José Travassos Santos, educador dos Serviços Presionais, Leiria, um cartão acompanhando um recorte do jornal "Região de Leiria", de 26-10-79, com um artigo da sua autoria.
Nele defende a criação de um museu regional onde fossem recolhidos os barcos característicos da costa de Leiria. E diz: *Como Leiria não deveria sentir orgulho em tê-los no seu Museu, peças que contam a vida do seu povo ao longo de centenas de anos e dão fé de uma das suas tarefas tradicionais e da forma, muito sua, como enfrentava o mar temível!*
Que lição magnífica, para as novas gerações criadas em épocas de mecanização, não seria esta de lhes mostrar com que habilidade e coragem os nossos antepassados sabiam vencer as mais árduas lutas pelo pão de cada dia, estampando a

própria alma nas ferramentas que utilizavam e que eles próprios construiam, fossem uma charrua, uma enxada ou um barco!

N. R. — O seu artigo no "Região de Leiria", o seu entusiasmo e a sua ideia da criação de um museu de Arte, Etnografia e Arqueologia leiriense, merecem, não só o nosso incondicional apoio mas, e sobretudo, o das entidades oficiais e de toda a população dessa histórica região. Não desanime perante as dificuldades, que certamente encontrará, nem da indiferença deste povo de marinheiros que tão pouco tem ligado às suas tradições e glórias do mar!
Muito agradecido pelas referências altamente elogiosas que faz à nossa Revista.

De Manuel Nunes, patrão da costa reformado, Cova da Piedade, uma extensa carta com duas engraçadas histórias navais que ficam nos nossos arquivos, por não poderem ser publicadas.

De João Filipe Lourdes Bicho, Coimbra, uma carta em que a propósito de renovar a sua assinatura diz: *Perguntam-me se quero continuar a ser assinante... Claro, só deixarei de o ser quando morrer.*
A minha satisfação em ser assinante é tão grande que, se fosse necessário, pagaria já cinco ou dez anos de avanço.
Peço para, por intermédio da Revista, saudar todos os reservistas da Armada, bem como os que têm a sorte de estar ainda no activo (...)

N. R. — Quanto à sugestão de publicar fotografias e a vida dos patronos de navios antigos, foi tomada em consideração mas, primeiro estão os navios actuais.

De Acácio Pinto da Costa, Casa de Repouso, Caneças, uma carta de que transcrevemos:

Por ignorância da existência da "Revista da Armada", só há pouco sou assinante e é com prazer que a tenho recebido na Residência em que me encontro, depois de perdidas as esperanças de alojamento na casa destinada à terceira idade da "Família da Armada", um belo edifício que existe no Alfeite... por acabar.
Mas, o que me levou a escrever a V. Exa. foi a efeméride naval "Um perfil, uma obra — Carvalho Araújo", publicada no n.º 97.
O comandante Carvalho Araújo não era natural de Vila Real mas sim do Porto, onde nasceu em 18 de Maio de 1881, na freguesia de S. Nicolau. Foi registado em 5 de Junho do mesmo ano — 3.ª Conservatória do Registo Civil do Porto — e baptizado no mesmo dia na igreja da freguesia onde nasceu.
Em segundo lugar, e o mais importante, é que o autor não referiu as palavras do comandante do submarino alemão, Von Arnauld de La Perière, acerca do evento: "Tenho de confessar que o ataque foi feito pelo caça-minas com um brio e uma tenacidade nunca observados nos outros inimigos e que a valentia com que esse navio se arrojou sobre o meu submarino me provocou admiração".
Ao tempo, era eu um jovem marinheiro enfermeiro e estava embarcado no cruzador "Vasco da Gama", surto no porto da Horta. Por isso, segui de perto todo esse drama. (...)

Do cap.-m.-g. Sousa Mendes, a seguinte carta:

A "Revista da Armada" n.º 99, de Dezembro, publica uma carta de Francisco de Chaves Bairos, escrivão da Capitania do Porto da Horta, sobre a Palmirinha, uma menina abandonada, que a Marinha adoptou, como sua filha.
Sobre o mesmo assunto peço licença para dizer mais alguma coisa: primeiro, sobre o escrivão Bairos e depois sobre a minha afilhada Palmirinha.
O Bairos, meu amigo desde que fui capitão do Porto de Vila do Porto (1960/64), merece ser citado como um exemplo de inteligência e vontade, reveladas através dos seguintes episódios: a dada altura da minha comissão, verifica-se uma vaga de contínuo da Capitania, à qual se candidataram numerosos concorrentes, fruto das dificuldades de vida naqueles meios pobres. Podemos mesmo afirmar que o lugar foi disputado com unhas e dentes...
Veio a ganhá-lo o Bairos, a quem foi atribuída a classificação de 19 valores. E, declaro, agora aqui, que fui injusto em o não ter classificado com 20, que era o que realmente merecia.
Vim a saber mais tarde que ele concluira, com muitas dificuldades de ordem económica, a secção de Letras do então 5.º ano do liceu, com a média de 18 valores. No ano seguinte, já funcionário público portanto, fez a de Ciências, com 19 valores.
Dizia-me o seu explicador de matemática — meteorologista em Santa Maria — que entregava ao Bairos um livro de exercícios à sexta-feira, para ele resolver dez, até segunda-feira, e ele aparecia com todos os do livro feitos e... todos certos! A nota do seu exame final foi de 20 valores.
Chegou a altura de haver concurso para o Quadro do Pessoal Civil do Ministério da Marinha e, com a ajuda da Capitania, o Bairos veio a Lisboa. Ficou classificado em número um! E quando havia concursos para promoção, concorria, ficando sempre em primeiro lugar.
Que me perdoe o Bairos se, desta forma, firo a sua modéstia, mas achei que não devia ficar calado e queria apontá-lo como um exemplo.
Quanto à Palmirinha, devo dizer que a conheci bem pequena. Com a ajuda da Marinha — era sempre a primeira a entrar nos navios de guerra que escalavam o porto, e a última a sair — cresceu e... um dia foi falar comigo à Capitania. Ia casar e queria que eu fosse seu padrinho. E fui. Sabia perfeitamente que não era eu que ia ser padrinho, mas sim a própria Marinha.
De sobrecasaca, chapéu armado e dragonas, lá a levei ao altar pelo braço, muito ufano pela sua radiante beleza e simpatia. No cortejo, logo a seguir, ia o noivo e o padrinho, um calafona (1), cuja maior preocupação era esticar as suas luvas brancas, novinhas em folha!
Seguiu-se um banquete que não descrevo para não fazer crescer água na boca a quem, como nós, vive em regime de apertar o cinto. *Não resisto, no entanto, à tentação de dizer que foram abatidas várias vacas, bezerros, porcos, galináceos, etc., e*

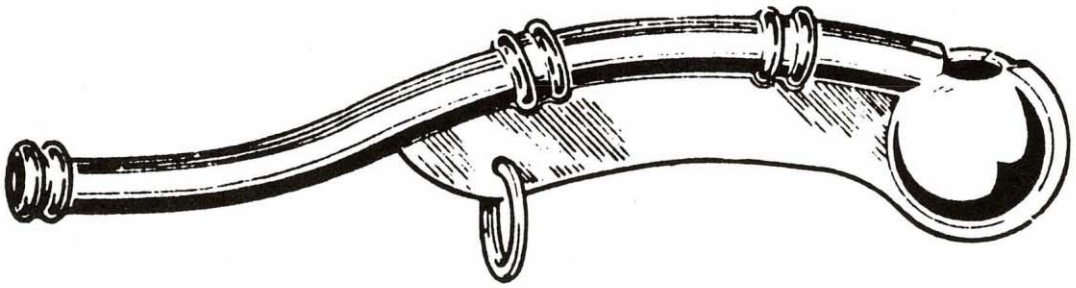
(1) Designação atribuída aos emigrantes açoreanos nos Estados Unidos e que constitui, na pronúncia da ilha de S. Miguel, uma corruptela de Califórnia.

que o bolo da noiva era tão grande que, para o partir, alguém teve que andar de gatas sobre a mesa em que era servido o festim (o noivo era abastado proprietário local...).

CURSOS DO 1.º GRAU DE FOGUEIROS E DE TORPEDEIROS-ELECTRICISTAS (1935-36)

Os "filhos da escola" indicados, têm em estudo a organização de um encontro-convívio. Os interessados deverão contactar com: Armindo (tel. 765472) ou Teixeira (tel. 2916863).

O apito do Mestre



Durante uma visita que fiz recentemente ao Museu Marítimo Nacional, em Greenwich, Londres, tive ocasião de ler algo sobre a história do apito do mestre, que todos nós bem conhecemos. De facto, aquele instrumento já tem muitos séculos de história, e era já sobejamente conhecido nas galés gregas e romanas, onde era usado um instrumento parecido com uma planta, que emitiu um som agudo para para marcar a cadência da remada.

De acordo com os registos históricos, a primeira vez que a Marinha Real inglesa fez uso do apito do mestre *(bósun's pepi)* foi no tempo das cruzadas, altura em que era conhecido por *the call* (a chamada).

Durante as campanhas de Ricardo Coração de Leão, rei de Inglaterra, contra a França, já se usava o apito com mais ou menos a mesma nomenclatura que a de hoje. Por essa ocasião, as manobras com cabos de içar ou colher velas, alvorada e recolher, etc., já eram efectuadas ao som do apito do mestre, com timbres diferentes para cada manobra ou serviço.

Até há cerca de 400 anos, o símbolo da Marinha Real (Royal Navy), e o brasão do Lorde Almirante era uma miniatura do apito do mestre, até ser substituído pela "Âncora do Almirantado", que hoje é comum a todas as marinhas.

Os monarcas franceses, da Casa de Bourbon, instituiram a ordem do "Apito de Honra" *(whistle of honour)*, com que eram agraciados os almirantes franceses que se distinguiam nas lutas contra os ingleses.

Nos tempos de Nelson, os guardas-marinhas recebiam um apito de prata que mandavam gravar com o seu brasão pessoal e decorar com vários efeitos. O fiel da navalha, que servia para o prender, era um trabalho de marinharia digno de nota!

Como é sabido, é proibido assobiar a bordo dos navios de guerra a fim de evitar confusão com os sons dos apitos do mestre. Na Royal Navy, o assobio humano a bordo dos navios de Sua Majestade era punido disciplinarmente, pela razão indicada e, segundo se dizia, por o assobio ser usado, nos tempos dos navios à vela, para iniciar as revoltas a bordo (alguns historiadores dizem não ter fundamento esta afirmação).

Com o aparecimento dos sofisticados equipamentos de comunicação interna a bordo dos navios, o uso do apito do mestre decresceu, mas a tradição está muito arreigada no sangue dos marinheiros, e hoje há muitos comandantes, oficiais e marinheiros que não dispensam o apito que, felizmente, ainda faz parte do equipamento obrigatório do mestre do navio e do oficial de marinheiros a bordo dos nossos navios de guerra. O apitar ao içar e ao arriar da bandeira, ao oficial ao portaló, a chamar a ronda, nas manobras a bordo da "Sagres", etc., ainda se ouve hoje a bordo dos navios da Armada portuguesa.

Para terminar, uma afirmação de um sargento de manobra, que no meu tempo dava instrução de marinharia durante a recruta: *navio sem apito do mestre, é navio sem rumo.* Ele lá tinha as suas razões...

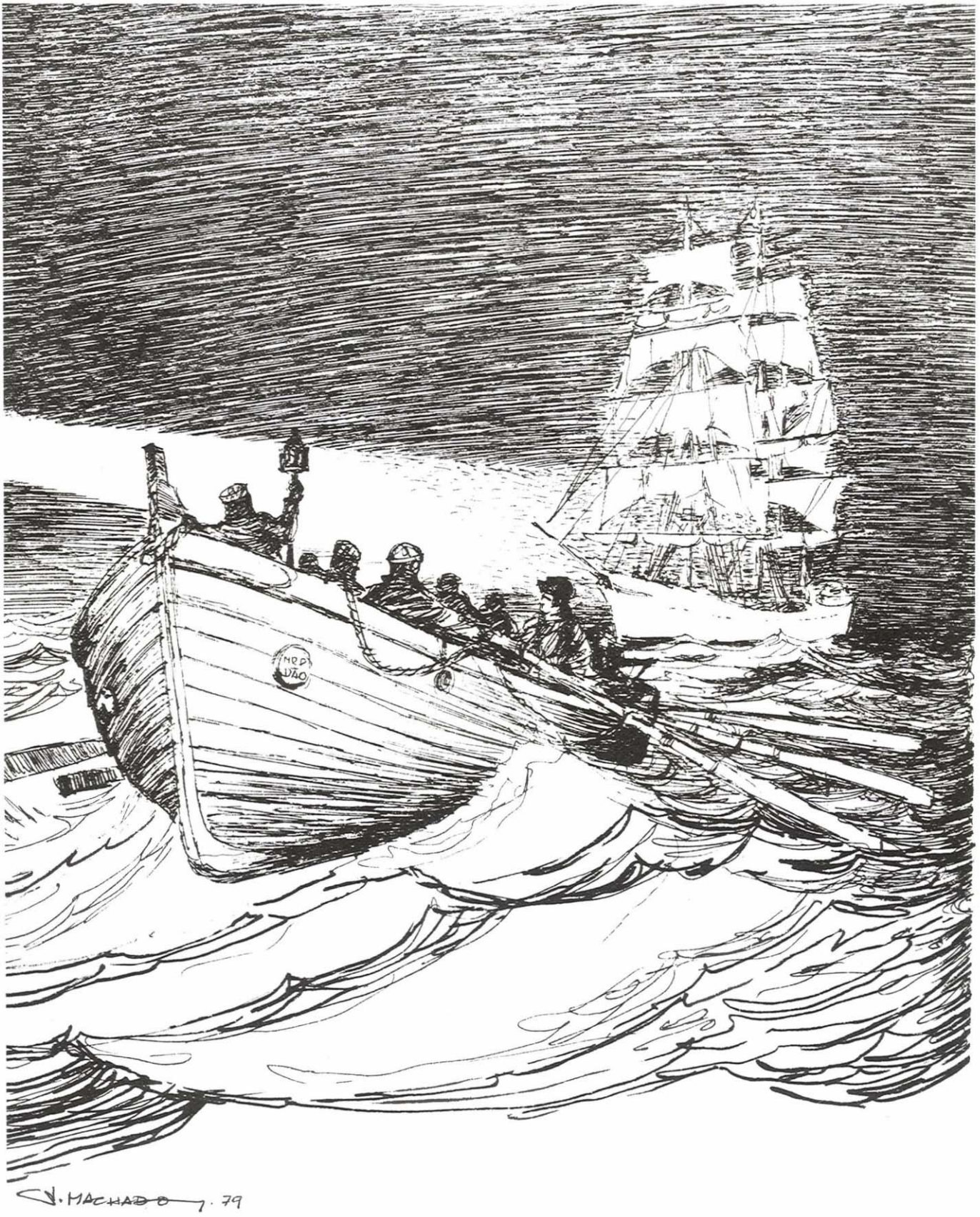
Ramiro B. Martins
Ex-mar. R n.º 6161

Recordando ... a Marinha mobilizada para salvar uma vida

Retalhos da vida de um médico naval

Algumas folhas de papel, manuscritas e amarelecidas pelo tempo, chegaram-nos às mãos, casualmente. Pertencem ao Diário *de um camarada — contra-almirante MN Gualter Marques — e são do tempo em que ele, jovem tenente médico, andava no mar.*
Referem um episódio que mostra bem o que é a camaradagem na Marinha, a todos os níveis da hierarquia e, por isso, resolvemos trazê-las à luz do dia, antes que amareleçam ainda mais e se tornem ilegíveis.

A 15 de Julho de 1950, cerca das 01.30 da manhã, informaram-nos de Lisboa que a bordo da "Sagres", que navegava a caminho do Brasil, um marinheiro estava em risco de vida por hemoptises frequentes e abundantes, e que o médico do navio, 2.º-tenente MN Parada Leitão, já esgotara todas as suas possibilidades de acção.
A fim de nos munirmos de um aparelho de pneumotórax para poder tentar uma acção hemostática especializada, numa situação tão grave como nos diziam, deslocámo-nos de imediato à Abelheira onde se encontrava a passar férias o dr. Moura Machado, o único tisiologista que existia em S. Miguel e que possuía tal aparelho.
Amalvelmente nos emprestou o tão desejado como indispensável aparelho. Regressámos a bordo já a madrugada vinha alta.
Entretanto, a faina de acender as caldeiras já ia adiantada. Ao largar do cais, um marinheiro do "Dão" teve um acidente grave que nos obrigou a levá-lo ao Hospital de Ponta Delgada.
Parecia que o azar nos perseguia, mas a sorte também não nos desamparou pois, de colaboração com o médico de serviço ao Banco, resolvemos o caso clínico, muito embora nos consumisse tempo precioso e energias que não nos poderiam faltar para a espinhosa missão que se nos reclamava. E os rádios da "Sagres" insistentemente solicitavam, com urgência, a nossa presença e actuação.
Já a navegar, e com a colaboração e boa vontade de todos, tomámos as disposições que julgámos mais convenientes para receber um doente que, pelas informações que nos chegavam, piorava num ritmo impressionante.
Desde as acomodações na botica, imobilização de cama, mais ou menos improvisada e adaptada para um doente naquele estado, até à recolha de dadores de sangue do mesmo grupo sanguíneo que o do doente, tudo foi feito, e mais uma vez ficou provado que o marinheiro dá o seu sangue sempre que o julga necessário e com mais boa vontade se for para salvar a vida a um companheiro.
Os dias 16 e 17 de Julho foram de luta contra o vento rijo que soprava, o balanço de fazer enjoar um cação, contra uma vaga que de proa à popa nos castigava e retardava a marcha, com a agravante da distância que nos separava da "Sagres" e de termos de pensar no consumo de combustível para assegurar o regresso. Não podíamos pois navegar a toda a velocidade, como desejávamos e a nossa ansiedade pressionava.
E, assim, lá fomos navegando até que, em pleno mar, com vaga cavada, vislumbrámos a "Sagres", pairando, envolvida por um manto negro como breu de uma noite de aflição, mas onde a guarnição dispersa pelos mastros, pelas vergas e pelo convés aguardava a nossa chegada. Diga-se, em parêntese, que nem mesmo as preocupações que nos absorviam, nos tornaram insensíveis a um espectáculo de tal beleza que ainda hoje recordamos como se tivesse sido ontem à noite.
O capitão-tenente Jerónimo Jorge, comandante do "Dão", que recordamos com saudade e amizade, perante o mau tempo e mar desconfortável, e por saber que não éramos tão rijo para o mar como todos afinal desejamos, sugeriu-nos que esperássemos o doente a bordo do "Dão". Agradecemos a amabilidade e sugestão, mas categoricamente afirmámos: *nem que vomite o duodeno, vou a bordo da "Sagres" observar e receber o doente.* E assim se procedeu. O dr. Parada Leitão expôs-nos a situação dramática do doente que, quase exangue, depauperado, mal se sustentava sentado, quanto mais de pé, posição em que necessitávamos de o colocar para o observar em radioscopia. A "Sagres", felizmente, tinha um aparelho de R. X.
Com hemostáticos e tonicardíacos em doses nem sempre usadas naquela época, conseguimos observar e confirmar que o doente sofria de tuberculose pulmonar com grandes cavernas que sangravam.
Evacuado numa baleeira da "Sagres", à força de remos e braços que não conheciam a fadiga, lá regressámos ao navio como nos foi possível, com um doente que olhava para o "Dão" como se fosse um "hospital", naquela noite escura em que só os projectores dos navios davam brilho e luz. E que o diga o capelão da "Sagres", padre Cabeçadas.



que nos fotografou na negrura da noite, iluminado pelos projectores. E que o diga também o enfermeiro do mesmo navio, sargento Fraga Júnior, e os seus companheiros que, na baleeira, e de regresso ao navio, encharcados até aos ossos, passaram horas de fadiga e de apreensão, porquanto, com a preocupação dominante da entrega do doente, esqueceram-se, por momentos, da baleeira que, com o descair dos navios, se perdera de vista no cavado das ondas.

Enquanto a guarnição da "Sagres" rejubilava por ver o seu doente já noutro navio, a bordo do "Dão" alguns havia, e não eram poucos, que temiam que o doente morresse, já que ainda acreditavam que uma morte a bordo trazia má sorte à guarnição. Efectivamente, o aspecto do Carlos

Augusto, pálido, desidratado, asteniado, esgotado e com febre a 39,6° não era muito esperançoso. Mas o ânimo daquele homem, verdadeiro homem do mar, aos poucos recuperando forças, e colaborando estoicamente com todos os nossos conselhos e prescrições, mantendo-se numa posição imobilizada, compressiva sobre as cavernas, e naturalmente hemostática, foi-nos dando a convicção de que a nossa luta seria coroada de êxito.

Bom doente, que recordamos com simpatia, admiração e amizade.

Entretanto o "Dão" guinara 180° e iniciara o regresso, cautelosamente, devagar, por ser assim mais cómodo e menos perigoso.

Ao chegarmos à Horta pôs-se a hipótese, para alguns aliciante, de aí desembarcarmos o doente. Expus ao comandante a nossa ideia de continuarmos com o doente e não mais o largar, nem mesmo em Ponta Delgada, onde fazíamos base. Assim se procedeu, aceitando aquele também, a nossa boa vontade e boa "sina". Ao comandante Jerónimo Jorge e ao seu imediato, 1.°-tenente Oliveira Baptista, amigos que o tempo já levou, aqui lhes deixamos o testemunho da nossa cordial amizade e reconhecimento por terem acreditado em nós.

Dia 18 de Julho. Mar e vento pela popa e a nossa boa estrela a proteger-nos a todos.

O receio de hemoptise fulminante esbatia-se com a distância que nos separava da "Sagres" de onde, várias vezes por dia, solicitavam o "boletim médico" e rejubilavam com o optimismo transmitido.

Chegados a Ponta Delgada, logo de seguida o doente foi hospitalizado. Todos nos sentimos felizes e compensados. Ao colega de serviço do infecto-contagioso do hospital local expusemos o caso clínico e o esquema terapêutico, onde a aquisição de estreptomicina não tinha sido esquecida pois fora requisitada pela rádio, por nós, para Lisboa, e pronta e oportunamente enviada para S. Miguel.

Não nos lembramos do nome deste nosso colega, mas recordamos bem a sua cabeleira totalmente branca, o seu rosto prazenteiro e que, dois ou três dias depois, nos entregou a enfermaria e liberdade total de actuação, para em troca poder passar umas "pequenas férias" na sua casa nas Sete Cidades.

Já então, em Ponta Delgada, se comentava o caso e elogiava francamente a Marinha de Guerra e se desanuviavam apreensões, porquanto a nossa precipitada saída de Ponta Delgada, no dia 15 de Julho, dera lugar a boatos, que não interessa relembrar.

Depois foi a consagração da Armada, quer nas conversas, tão próprias dos meios pequenos, mais sãs e mais humanas, quer nas notícias e descrições dos jornais.

Por recortes de jornais que guardamos como recordação, pode fazer-se ideia da repercussão que a nossa missão de serviço humano e altruista teve então naquela boa gente açoreana.

O tempo foi passando, os medicamentos actuando, as radiografias e as análises a indicarem a boa evolução do caso clínico de tal modo que, quando do regresso do doente a Lisboa (três meses depois) e do Carlos Augusto ter sido presente à Junta de Saúde Naval, as cavernas estavam fechadas e o estado geral era óptimo. Apenas era necessário consolidar a cura.

Nem sempre o diabo está atrás da porta.

Tivemos ainda oportunidade de seguir o caso clínico na Assistência aos Tuberculosos da Armada, onde durante anos prestámos serviço.

E agora, para terminar, há relativamente pouco tempo, "alguém", na rua, abeirou-se de nós, e perguntou-nos:

—E o dr. Gualter Marques? Já não se lembra de mim? Sei que estou mais velho e mais gordo, mas sou aquele marinheiro que o senhor doutor salvou no meio do mar, há 29 anos. Sou o Carlos Augusto.

Um grande abraço reafirmou uma amizade e camaradagem que começou algures no Atlântico e se perpectua até hoje.

Este é um dos retalhos da minha vida de médico naval, que recordo com certa emoção, e creio que mostram à evidência que a Armada, ontem como hoje, na altura devida, não se poupa a despesas, esforços e canseiras, e até em reafirmar que um "marinheiro" nunca se enrasca, mesmo que esteja enrascado.

Gualter Marques
C/alm. MN

Saibam Todos

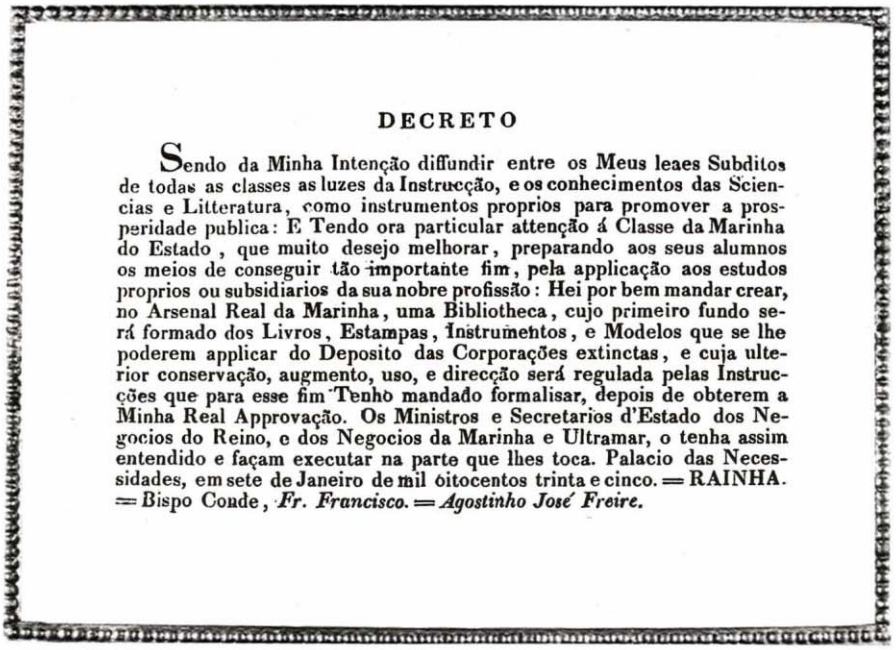
Que de acordo com o decreto-lei n.° 191-B/79, de 25 de Junho, os cônjuges sobrevivos ou outros herdeiros hábeis dos funcionários do Estado encontram-se em condições de requerer pensão de sobrevivência ao Montepio dos Servidores do Estado — Caixa Geral de Depósitos, Rua Áurea, 49-5.°, 1100 Lisboa, independentemente da data do falecimento do funcionário.

Que segundo os considerandos do referido diploma, pretendeu-se aliviar situações de injustiça relativa em que se encontram familiares de funcionários que só não beneficiaram da referida pensão por razões ligadas à data do falecimento destes.

Biblioteca Central da Marinha

A Biblioteca Central da Marinha encontra-se instalada, há quase 150 anos, no andar nobre do Arsenal da Marinha, onde ocupava, juntamente com a Escola Naval e o Museu, a vasta área que, compreendendo a Sala do Risco, se estende desde a entrada principal, no topo norte, até à extremidade da ala oeste.

Tendo escapado ao incêndio que destruiu completamente a Sala do Risco, em 18 de Abril de 1916, e com ela uma preciosa colecção de modelos de navios, instrumentos náuticos e figuras de proa, e ao que mais recentemente, em 1969, destruiu o Instituto Hidrográfico, a Biblioteca Central da Marinha continua nas mesmas salas em que foi primitivamente instalada, mas já por pouco tempo... (*1*).



DECRETO

Sendo da Minha Intenção diffundir entre os Meus leaes Subditos de todas as classes as luzes da Instrucção, e os conhecimentos das Sciencias e Litteratura, como instrumentos proprios para promover a prosperidade publica: E Tendo ora particular attenção á Classe da Marinha do Estado, que muito desejo melhorar, preparando aos seus alumnos os meios de conseguir tão importante fim, pela applicação aos estudos proprios ou subsidiarios da sua nobre profissão: Hei por bem mandar crear, no Arsenal Real da Marinha, uma Bibliotheca, cujo primeiro fundo será formado dos Livros, Estampas, Instrumentos, e Modelos que se lhe poderem applicar do Deposito das Corporações extinctas, e cuja ulterior conservação, augmento, uso, e direcção será regulada pelas Instrucções que para esse fim Tenho mandado formalisar, depois de obterem a Minha Real Approvação. Os Ministros e Secretarios d'Estado dos Negocios do Reino, e dos Negocios da Marinha e Ultramar, o tenha assim entendido e façam executar na parte que lhes toca. Palacio das Necessidades, em sete de Janeiro de mil oitocentos trinta e cinco. = RAINHA. = Bispo Conde, *Fr. Francisco.* = *Agostinho José Freire.*

A Biblioteca Central da Marinha teve a sua origem na Biblioteca de Marinha, criada por D. Maria II — decreto de 7 de Janeiro de 1835 — *com a intenção de difundir entre todas as classes as luzes da instrução e os conhecimentos das ciências e da literatura como instrumentos próprios para promover a prosperidade pública e, em particular, a da Marinha do Estado.* Com a criação da Biblioteca de Marinha procurou remediar-se a falta da biblioteca da Real Academia dos Guardas-Marinhas, *depósito de escritos marítimos dos autores portugueses*, criada em 1802, que não voltou do Brasil, para onde fora levada quando da transferência da corte para o Rio de Janeiro, em 1807.

Foi primeiro bibliotecário da Biblioteca de Marinha o capitão-de-fragata D. Gastão Fausto da Câmara, oficial de grande erudição e poeta, a quem coube a pesada tarefa, enfrentando e vencendo as dificuldades que se lhe opuseram, de seleccionar as obras que viriam a constituir o seu primeiro recheio, formado por oito mil volumes, todos provenientes do Depósito-Geral de São Francisco da Cidade, para onde haviam sido recolhidas, indiscriminadamente, as obras que constituiam as bibliotecas dos conventos, com a extinção destes em 1834, e a apropriação, pelo Estado, dos bens da Igreja.

Na sua quase totalidade, as obras atribuídas à Biblioteca de Marinha repartem-se, principalmente, pelos ramos da Geografia, História, Teologia, Filosofia e Literatura Clássica e sairam das oficinas dos mais famosos impressores do mundo cristão europeu, desde o berço da impressão até ao século XVIII.

Anexa à Escola Naval e fazendo parte dela, por decreto de 19 de Maio de 1845, a Biblioteca de Marinha acompanhou, desde então, todas as reformas da mesma Escola, até que, com a transferência desta para o Alfeite, em 1936, passou a funcionar em condições diferentes. Mas só em 1960, pelo decreto-lei n.º 42 841, de 10 de Fevereiro, é que passou a designar-se Biblioteca Central da Marinha e a funcionar, com regulamento próprio, como organismo dependente da então Superintendência dos Serviços da Armada e, presentemente, do almirante chefe do Estado-Maior da Armada.

Foram directores da Biblioteca de Marinha e da Biblioteca Central da Marinha, em qualquer das suas fases, muitos oficiais, dos mais brilhantes da Corporação, entre eles Fonseca Benevides, Ponte e Horta, Almeida d'Eça,

(1) O artigo que se segue foi inserido no n.º 18, de Outubro de 1979, da revista das Forças Armadas Portuguesas "Baluarte", só agora tendo sido possível a sua publicação neste número da "Revista da Armada".

Fontoura da Costa, Tancredo de Morais, lentes da Escola Naval e que a este estabelecimento de ensino prestaram assinaláveis serviços, Max de Sori, Lopes de Mendonça, Jaime do Inso, Alfredo Mota e outros ilustres oficiais da Armada.

Entre os conservadores e bibliotecários devem destacar-se Francisco Gomes de Amorim, poeta, dramaturgo, prosador, e biógrafo de Garret, Severo Ernesto dos Anjos e Frazão de Vasconcelos, tendo este último deixado a sua passagem assinalada por numerosos trabalhos de investigação histórica.

Mas, em plano destacado, avulta a figura de D. Gastão Fausto da Câmara que, desde 9 de Maio de 1835 a 22 de Junho de 1852, data em que faleceu, se dedicou unicamente à Biblioteca de Marinha, tendo-lhe prestado serviços da maior importância.

Enriquecida ao longo dos anos com aquisições e ofertas e com os legados do duque de Palmela, dos contra-almirantes Celestino Soares e Sande de Vasconcelos e Carvalho, do almirante Gago Coutinho, do comandante Humberto Leitão e, recentemente, do comandante António Marques Esparteiro, a Biblioteca Central da Marinha possui hoje cerca de 35 000 obras totalizando 45 000 volumes.

Se o fundo proveniente das bibliotecas conventuais se reparte pelos mais variados ramos do saber, a Biblioteca Central da Marinha é hoje excepcionalmente rica em obras relacionadas com a Marinha, com a História e Arqueologia Naval, tanto de autores antigos como contemporâneos, e constitui um valioso repositório da bibliografia de oficiais da Armada, como contribuição destes para o progresso da ciência e da investigação histórica.

Em relação a obras antigas, possui a Biblioteca Central da Marinha quatro incunábulos (obras impressas no século XV), 293 obras impressas no século XVI, das quais a Marinha já editou pormenorizado catálogo, cerca de 700 obras do século XVII, cujo catálogo está a ser elaborado para publicação, alguns preciosos atlas e numerosas cartas geográficas dos séculos XVIII e XIX, entre as quais se destacam 15 cartas manuscritas portuguesas do século XIX, e uma pequena mas curiosa colecção de manuscritos que inclui regimentos de sinais, algumas "Listas da Armada" do século XVIII, cartas e postais inéditos de Wenceslau de Morais, etc. Entre as mais valiosas obras dos *reservados* destacam-se as cartas náuticas de 1688, da mão de José da Costa Miranda, o "Atlas Mayor o Geografia Blaviana" em dez volumes, de grande formato, edição espanhola extremamente rara por ter sido em grande parte destruída por um incêndio na oficina do editor, em 1672, o "Atlas nouveau contenant toutes les parties du monde recueillis des meilleurs geographes modernes", edição de Amesterdão, do século XVIII, em nove volumes, com cartas coloridas, obra-prima de gosto e de luxo. Do século XV o precioso exemplar da fantasia "Hypnerotomachia Poliphili", de 1499, completo e com todas as belas gravuras intactas, o que não sucede na quase totalidade dos poucos exemplares conhecidos. Do século XVI a primeira edição, de 1555, da "Arte da guerra do Mar", do padre Fernando Oliveira, de que só são conhecidos dois exemplares e, como nota curiosa, duas edições da "Divina Comédia", de Dante, de 1564 e 1578, com algumas passagens riscadas a tinta e outras com pedaços de papel colados, a atestar a acção expurgatória do Santo Ofício.

D. Maria II, criadora da Biblioteca de Marinha, actual Biblioteca Central da Marinha.

Como complemento cultural existem na Biblioteca Central da Marinha as secções de Medalhística, Filatelia e de Ex-libris tendo por temática o mar e o passado histórico de Portugal.

O valioso recheio da Biblioteca Central da Marinha tem sido dado a conhecer através de exposições, a mais recente das quais foi efectuada na Casa da Balança do antigo Arsenal, integrada no Dia da Marinha de 1977, e a divulgação de obras entradas é feita através de um boletim bibliográfico semestral, enviado às unidades e organismos da Armada e, recentemente, às bibliotecas dos outros ramos das Forças Armadas.

Citada em guias internacionais como biblioteca especializada, são-lhe frequentemente dirigidas consultas, a que responde directamente, e é procurada por investigadores nacionais e estrangeiros aos quais o seu recheio é facultado sem outras formalidades além das exigidas em qualquer biblioteca — o preenchimento de uma vulgar ficha de leitura.

Ao pessoal da Armada, sem distinção de categorias, é ainda facilitada a leitura domiciliária, com algumas restrições relativamente a enciclopédias, manuscritos, edições de luxo e obras raras, por períodos de 15 dias.

Todo o seu recheio está devidamente catalogado em ficheiros de autores e assuntos, facilmente manejáveis e de livre acesso. Além disso, dispõe a Biblioteca Central da Marinha de pessoal especializado, habilitado para orientar em pesquisas bibliográficas, aconselhar novas pistas e dar sugestões aos investigadores na preparação dos seus trabalhos.

Instalada desde a sua fundação, em meados do século XIX, na ala oeste do velho edifício do Arsenal da Marinha, em amplas salas, enquadradas por estantes conventuais e dispondo para o serviço de leitura de preciosas (mas inadequadas) mesas provenientes do Convento da Graça, tem sido considerada, apesar disso, como um óptimo local de trabalho pelos investigadores que, com frequência, a ela recorrem. Entretanto, a Biblioteca Central da Marinha aguarda a conclusão do edifício expressamente construído para a sua instalação, integrado, tal como o Museu de Marinha, no complexo do Mosteiro dos Jerónimos. No novo edifício, apetrechado com as mais modernas técnicas de segurança e conservação, iniciar-se-á, dentro de breve, uma nova fase da sua já longa e histórica existência.

(Colaboração da B. C. M.)

Histórias de Marinheiros

13 — Na passagem da linha

Naquela singradura, o pequeno navio — era o "Gonçalo Velho" — navegando por mares longínquos da Pátria, atravessaria o equador. O oficial encarregado da pilotagem calculou, como fazia diariamente, o ponto ao meio-dia e, com a latitude e longitude encontradas, colocou a bandeirinha correspondente à posição do navio no mapa dependurado à entrada da coberta da guarnição.

Por aquela razão, havia mais gente do que habitualmente, interessada em saber onde o navio se encontrava. A marca ficara muito próxima do Equador, apenas um pouco deslocada para o Norte. A linha seria atravessada naquela tarde. O sinaleiro, praça que, pela natureza do seu serviço, frequenta muito a ponte, levou a notícia à coberta, de que o acontecimento seria às quatro horas.

Quando a ronda bateu, no sino de bordo, as quatro badaladas dobradas, o oficial de quarto ouviu vozaria no convés, vinda do lado de estibordo. Debruçou-se da ponte e viu que um "velho", envolto em largo manto — cobertor de largas listas coloridas emprestado pelo estado-menor — subia as escadas da ponte, acompanhado de numeroso séquito, trajando, igualmente, com exotismo. Quem era o estranho visitante? Nada mais, nada menos, que o próprio Neptuno "em pessoa". O comandante do navio estava na ponte. O Rei dos Mares, ao entrar, deu as boas tardes, civilizadamente. Mas logo a seguir, sem transição, intimou a entrega do navio. Mais uma vez, os portugueses — velho hábito que lhes vinha de longe — devassavam os seus domínios. Era necessário pagar tributo, para seguir viagem. Ao zelo fiscal dos tempos modernos nem os próprios deuses são alheios...

Os oficiais do navio também tinham acorrido à ponte, curiosos por assistir aos acontecimentos. E logo reconheceram no Neptuno, por detrás de uma caracterização cuidada em que predominavam longas barbas brancas flutuando à brisa suave que soprava, o artilheiro da pom-pom de estibordo — o 76.

Não era mau rapaz, este marujo. Esperto, dotado de vivo espírito de humor, desembaraçado quando necessário, não era, no entanto, um modelo de trabalhador. Estava-lhe na massa do sangue — o que podia fazer no dia seguinte, considerava como urgente fazer no próprio dia.

O seu chefe de serviço, o oficial artilheiro, não perfilhava da mesma opinião. E, embora simpatizasse com ele, pela sua graça natural, não deixara nunca, durante a comissão, de apertar com ele para que a peça de 40 mm fosse sempre faxinada com cuidado.

As 6.as-feiras, como era costume artilheiro, todas as peças de bordo eram limpas interiormente, e não se lhes punha nova camada de untura, sem que o oficial encarregado, acompanhado pelo sargento mais antigo da especialidade — a alma, como é chamado — permitia detectar, facil-executado.

Utilizava-se, para o efeito, uma pequena superfície que reflectisse bem a luz — espelho ou chapa de latão polida — a qual, dirigindo os raios luminosos para o interior das peças — a alma, como é chamada — permitia detectar, facilmente, qualquer mancha eventual de ferrugem que ameaçasse início de corrosão. Pois, na sua ronda semanal, várias vezes o oficial obrigara o 76 a dispender mais um pouco das suas preciosas energias na renovação da limpeza, menos cuidada, da alma da respectiva metralhadora antiaérea. O chefe gostava das coisas feitas devidamente e, sombrazita suspeita que pressentisse, tinha que sair à força de escovilhão. O 76, sempre fiel ao seu lema, procurava adiar trabalhos que, no seu íntimo, não reconhecia de necessidade urgente. Mas, por fim, a peça acabava sempre por ficar impecável.

No prosseguimento das "cerimónias" daquela tarde, todos os que, pela primeira vez, se atreviam a atravessar a linha, seriam julgados e condenados. Ora, o chefe do Serviço de Artilharia estava incluído naquele número.

Os instrumentos de "tortura" sobressaíam na alvura do convés de madeira. Eram uma longa navalha de papelão e uma brocha, a fingir de pincel, para barbear os réus; era uma larga tina de lona, cheia de água salgada, para os mergulhar em seguida e lavá-los das impurezas da terra distante.

Neptuno, omnipotente, assentara-se em lugar destacado, compondo as dobras do manto divino, na preservação da sua majestade olímpica.

O juiz, que era o despenseiro dos oficiais, começou a interrogar, com dignidade, os culpados, que se seguiam sem interrupção.

Quando foi chamado o oficial artilheiro, o libelo acusatório apenas continha uma frase: — "O réu é acusado de exigir que a alma das peças esteja sempre mais limpa que a alma dos anjos: sem nódoas".

Logo o oficial calculou, e sem se enganar decerto, que ali estava uma graça do 76. Não se melindrou, de modo nenhum, porque aceitava, como todos, o cumprimento das velhas tradições da Marinha.

Sem lhe darem grandes oportunidades de defesa, logo o "barbearam" e mergulharam na tina.

Com a farda a escorrer, todo molhado, relanceou os olhos para o velho Neptuno que, distante, como alheado de tudo, cofiava as barbas, com solenidade. E antes de recolher ao camarote, para mudar de roupa, o oficial passou junto dele e segredou-lhe ao ouvido:

—Neptuno, amigo! Vai pondo as barbas de molho! ...

.....

O oficial era incapaz de qualquer vingança e, só por ironia, se metera com o 76. Mas o certo é que, no resto da comissão — que ainda durou longos meses — jamais houve necessidade de o 76 renovar a limpeza da sua metralhadora, por ordem do chefe de artilharia. É que a alma da pom-pom de estibordo, daí por diante, estava sempre mais limpa que... a "alma dos anjos..."

S. B.

Conheça a sua Marinha

Publica-se hoje o número 100 da "Revista da Armada": motivo de júbilo, motivo de festa. E foi através da Revista, precisamente ao longo desses cem números, que cada um de nós, cada um dos elementos da Armada, teve oportunidade de melhor conhecer a sua corporação, esta *Briosa* à qual nos orgulhamos de pertencer. A par das secções culturais e técnicas, a par dos problemas de fundo nela tratados, tivemos sempre a oportunidade de ver nela inserida largas e interessantes reportagens que nos foram relatando o acontecimento, o episódio, enfim, a história sucinta do dia a dia da Armada.

Contudo, neste preciso sector, algo mais há a fazer. A Revista vive num dinamismo constante e não se compraz com o muito já alcançado. Quer ir mais além, sobretudo, quer ir mais junto de si. Para lá do assunto ocasional, para lá da reportagem do momento, há mais a dar a conhecer, há mais a pôr em comum, há mais a realçar.

Há toda uma corporação que é necessário tornar mais conhecida. Há um mundo rico de vivências, mundo esse que bem merece sair dos rascunhos, das agendas, dos blocos-notas, das secretárias, e ser património de toda a corporação. Deixemos que isso aconteça e muito surgirá de interesse para todos.

Pensando nisso, a nossa Revista vai criar uma nova secção que terá por título *Conheça a sua Marinha,* rúbrica que ficará a cargo do signatário.

Por aqui passarão todos os organismos da Armada, com os seus comandos, forças, serviços e unidades. E através desses organismos passará, em especial, a vida da sua gente. O contacto com o pessoal no seu posto de trabalho, nas missões atribuídas na sua vida marinheira, será a tónica desta nova secção hoje posta em marcha.

A sua Revista será cada vez mais sua e todos, através dela, cada vez mais da Marinha.

Desde já lanço um apelo a todos os organismos da Marinha para que me dêem todas as facilidades, e ajuda, para concretizar esta iniciativa.

Delmar Barreiros
Capelão graduado em cap.-ten.

Explosão da fragata "D. Maria II"

No dia 29 de Outubro de 1850, encontravam-se em Macau os seguintes navios de guerra: a fragata "D. Maria II" e a corveta americana "Marion", fundeadas na Taipa, e as corvetas "Iris" e "D. João I", na rada do porto.

As 08.00 horas, por ser dia do aniversário de D. Fernando, marido de D. Maria II, rainha de Portugal, os navios embandeiraram em arco e, ao meio-dia, simultaneamente com as fortalezas em terra, salvaram com 21 tiros.

A "D. Maria II", que reeebera ordem para seguir viagem dois dias antes, não o tinha feito por falta de numerário para pagar à guarnição.

As 14.30, ouviu-se uma grande explosão que abalou as casas e quebrou vidraças em várias partes da cidade de Macau, seguida de grande e espessa nuvem de fumo, para os lados da Taipa.

Logo que o vento dissipou o fumo, verificou-se que da fragata "D. Maria II" apenas restava a parte da popa, que não tardou a arder.

O navio fora destruído pela explosão do paiol que continha 300 barris de pólvora.

Segundo a descrição do comandante Joaquim Óscar de Carvalho, que esteve presente na ocasião: *A explosão foi tremenda e a corveta americana escapou milagrosamente (...). A artilharia da fragata passou-lhe por entre os mastros. Os toldos ficaram como se tivera chovido sangue, mas só teve um homem levemente ferido e alguns cabos cortados.*

E, noutro passo: *Fomos os primeiros que, de Macau chegámos a bordo da "Marion" e vi o mais doloroso espectáculo que jamais presenciei. Os corpos de dez homens desfigurados e com os membros quase todos despedaçados, jaziam no convés banhado de sangue, dando os mais lamentosos gritos. Era uma cena de cortar o coração. Entre eles havia o tenente mouro ou lascar(1) Vsangui e o guarda-marinha João Bernardo da Silva Pereira, que estava de quarto, e que morreu à minha vista em tormentos horríveis.*

Após a grande explosão, a que se seguiram mais duas menores e outras dos paiois volantes, largaram as embarcações da "Iris" e da "D. João I", em socorro dos homens da "D. Maria II", recolhendo muitos feridos que conduziram ao hospital de Macau, onde morreram todos com excepção de um grumete. Da guarnição, que era de 224 homens, salvaram-se, além daquele grumete, os 36 que estavam em terra, doentes ou destacados.

O corpo do comandante, capitão-tenente Francisco d'Assis e Silva, só foi encontrado no dia 31. Entre os mortos, além da guarnição, contavam-se três marinheiros franceses presos, e uns 40 chinas que estavam a bordo ou em embarcações próximas. Apenas foram enterrados 71 corpos; os outros desapareceram.

O navio era construído em teca. Deslocava 900 toneladas, tinha 139.5 pés de comprimento, 34.2 de boca e 29 de pontal. A sua lotação, em 1835, era de 324 homens.

E terminamos a descrição desta grande tragédia marítima com mais este trecho do relatório do comandante Óscar de Carvalho: *Regressei por fim da tarde a Macau, onde reinava geral consternação. À noite, continuou a arder o resto do navio não mergulhado, e era lúgubre de ver ao longe aquela grande fogueira no meio da água, como luz sinistra ou tocha funerária, ardendo sobre o sepulco de tantas vítimas.*

Teria o paiol explodido por algum acto criminoso ou por descuido do pessoal encarregado?

Sobre o assunto, lê-se no mesmo relatório: *Pelo que disseram os que sobreviveram algum tempo a esta catástrofe, torna-se provável a primeira hipótese. O fiel da artilharia era um conhecido malvado, bêbado relaxado, e tinham-se-lhe ouvido ameaças de praticar tal atrocidade, por ocasião de receber alguns castigos. Naquele mesmo dia, antes da salva, parece que o próprio comandante lhe puxara pelas barbas, por alguma falta no serviço.*

José Agostinho de Sousa Mendes
Cap.-m.-g.

---

(1) Parece que o autor tinha dúvidas sobre se o referido oficial era mouro ou lascar (que significa marinheiro indígena da Índia).

Curiosidades da Nau de Pedra

Segundo estatística fornecida pelo Comando da Unidade de Apoio aos Organismos da Administração Central da Marinha, o número de pessoas e viaturas que circulam pelas portas de acesso ao Edifício da Marinha *(Nau de Pedra)*, num dia normal, é o seguinte:

De pessoas:

— Pelo portão da Praça do Município, cerca de 4500;
— Pelo portão da Avenida da Ribeira das Naus, cerca de 3500;
— Pelo portão da Praça do Comércio, cerca de 700;

— Total, cerca de 8700.

De viaturas:
— Pelo portão da Avenida da Ribeira das Naus, cerca de 1550.

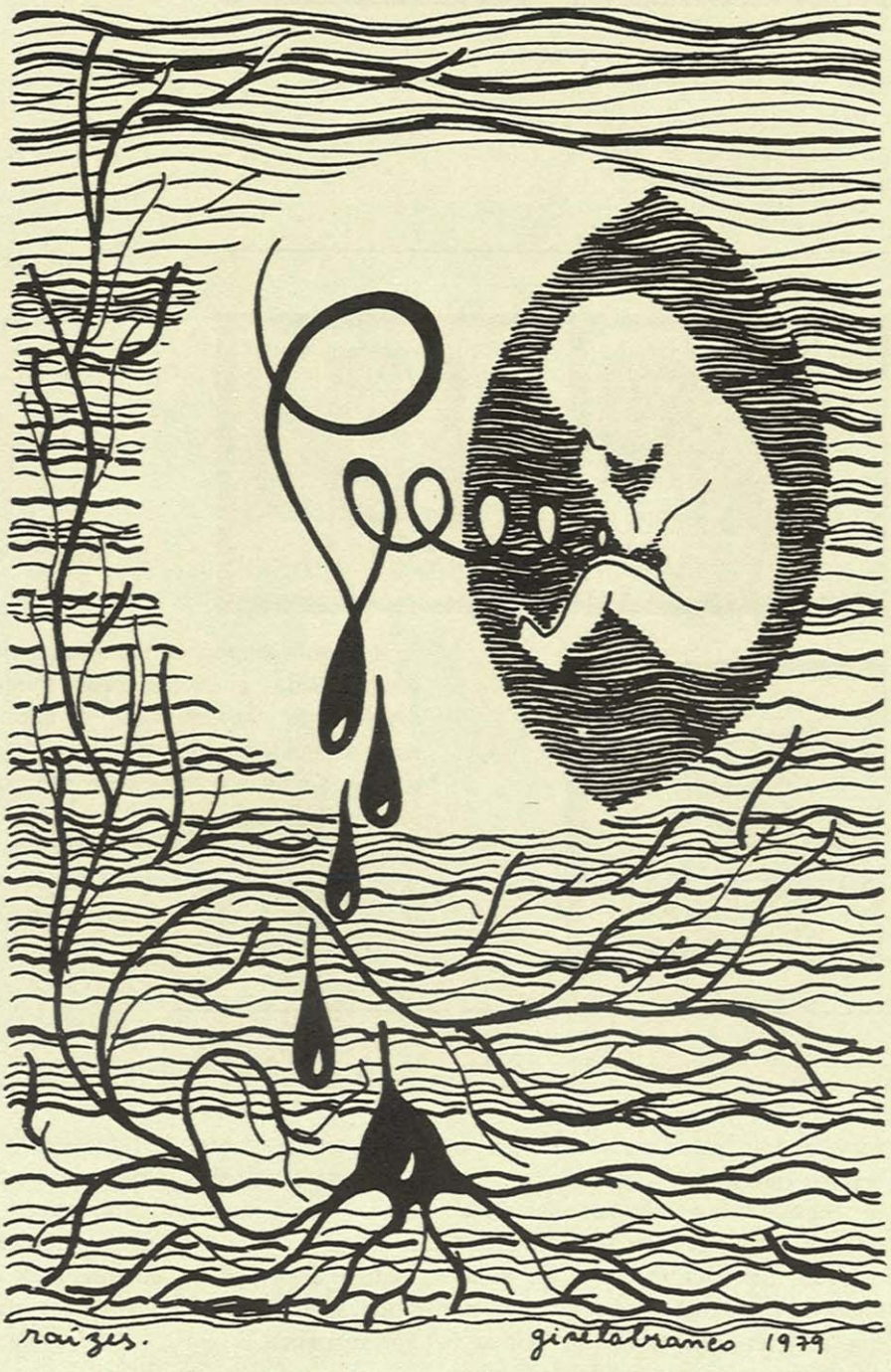
Do número de pessoas mencionadas, cerca de 600 destinam-se ao Supermercado e cerca de 1000 são estranhas aos organismos da Administração Central da Marinha.

Por curiosidade, divulga-se também o número de refeições servidas ao almoço, em dias normais, pelo serviço de Messes daquela Unidade:

— Messe de oficiais, cerca de 350;
— "Self-service" de sargentos, cerca de 500;
— "Self-service" de praças, cerca de 500.

Destas refeições, cerca de 250 são servidas a militares e funcionários civis do Exército.

Raízes



Dei-lhe o Mundo,
e ela nasceu!
Mostrei-lhe uma flor,
e ela sorriu!
Ensinei-lhe a amar,
e ela amou!
Dei-lhe um filho,
e ela chorou!
Parti pr'a guerra,
e ela morreu!

José Farinha
1.º-mar. L n.º 130878

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Como prometemos, reproduzimos hoje os selos postos em circulação no passado dia 26 de Outubro, subordinados ao tema "Por um Serviço Nacional de Saúde". Em nossa opinião, tal tema surge revestido da forma de slogan publicitário, logo pouco aceitável, na medida em que fica fora do ideal da autêntica realidade que é a filatelia.

Por assim pensarmos, ideia que fundamentamos no próprio Regulamento da Federação Internacional de Filatelia, escusamo-nos a fazer

as nossas habituais apreciações, por não querermos atraiçoar o nosso ideal filatélico, aliás firmado no respeito devido a uma filatelia autêntica e verdadeira.

Mais uma vez, a terceira, os selos portugueses dedicados à quadra natalícia, primaram em oferecer aos filatelistas de todo o mundo interessados no tema, um conjunto magnífico e duplamente feliz.

Com efeito, a série que reproduzimos, posta em circulação em 5 de Dezembro, reune todas as condições para emparceirar com as que pelo mundo foram postas a circular, abordando o tema.

Trata-se, efectivamente, de um esplêndido trabalho, reproduzindo exemplares do Museu do Azulejo de Lisboa, dependência do Museu de Arte Antiga, apresentando obras dos séculos XVI, XVII e XVIII.

Temos assim que esta série exibe maravilhosas miniaturas de obras,

infelizmente pouco conhecidas, mas sem dúvida preciosíssimas, muito dignamente reproduzidas, a impor aquele acolhimento que é devido a tudo que é belo, e estes selos são-no, indiscutivelmente.

Com trabalhos desta qualidade, prestigia-se a filatelia portuguesa, reafirmando-a como fonte inesgotável de pedagogia e de beleza.

REGISTO

Inicia agora o seu 6.º ano de publicação a "Franquia", única revista portuguesa que conhecemos, inteiramente dedicada à filatelia.

Apesar de enfrentar as maiores dificuldades, o que a tem óbrigado muitas vezes a sair com grande atraso, persiste em sobreviver, mercê do forte querer, sacrifício e entusiasmo do seu director.

É necessário que, não apenas os filatelistas, mas também todos aqueles que de qualquer modo a ela estão ligados, se esforcem no sentido de que a "Franquia" continue, já que é por demais evidente que faz falta num país em que tantos e tantos coleccionadores de selos lamentam a pobreza do ambiente informativo e formativo que os rodeia, o que de facto muito mais se acentuará se a publicação daquela revista tiver que ser suspensa.

EMISSÕES DE SELOS PORTUGUESES PROGRAMADOS PARA 1980

Com muita satisfação, podemos dar a conhecer o calendário estabelecido para as emissões de selos portugueses a ser postos em circulação em 1980.

Por esta possibilidade, que parece ter entrado nos hábitos dos nossos CTT/TLP, aqui deixamos expressas a esta entidade as nossas felicitações.

A primeira série deve ter entrado em circulação no passado dia 2, e constitui o 3.º grupo da série-base "Instrumentos de trabalho", à qual se seguirá uma comemorativa do 75.º aniversário do Rotary Internacional, esta em 22 de Fevereiro.

No dia 19 de Março entrará em circulação a 2.ª série do ciclo dedicado a "Grandes Vultos do Pensamento Republicano".

A tradicional série "Europa" sairá este ano um pouco antes do que é habitual, mais concretamente, no dia 14 de Abril.

A 6 de Maio será a vez de uma série alusiva à exposição "London 80", esta tendo como motivos animais do Zoo de Lisboa.

Depois, em 9 de Junho, aparecerão os selos já aguardados com muita expectativa, comemorativa do IV centenário da morte de Camões, e ainda no mesmo mês, exactamente no dia 30, outro centenário será comemorado, o IV da peregrinação de Fernão Mendes Pinto.

O segundo semestre começará com a emissão alusiva aos XXII Jogos Olímpicos — "Moscovo 80" em 21 de Julho, e depois, só a 17 de Setembro, teremos novos selos, dedicados à Conferência Mundial de Turismo.

Um mês depois, em 18 de Outubro, será celebrada a "Lubrapex 80", com selos que apresentarão como motivo barcos, à qual se seguirá outra no dia 30 tratando do tema "Poupança de Energia".

Finalmente, em 19 de Dezembro entrará em circulação a última série do ano que evocará o 2.º centenário da Academia de Ciências de Lisboa.

Num projecto que nos parece válido pela variedade dos assuntos a tratar, apenas lamentamos que a quadra natalícia, mais uma vez seja esquecida, quando é certo que, em cada ano que passa, maior é o número de países que a ela dedicam selos, até por se tratar de um tema apreciado por coleccionadores de todo o mundo.

Quanto aos territórios autónomos, de registar como muito positiva a decisão de serem novamente emitidos selos privativos dos arquipélagos dos Açores e da Madeira, duas séries em cada grupo de ilhas; uma, em 2 de Janeiro, evocará as primeiras emissões desses territórios, precisamente há 100 anos, e a outra, em 17 de Setembro, será dedicada à Conferência Mundial de Turismo, o que se nos afigura de muito interesse, tendo em conta a potencialidade que em cada uma delas o turismo representa.

De registar também a emissão de três Inteiros Postais alusivos ao "25 de Abril", ao 6.º centenário do nascimento de Fernão Lopes — 30 de Junho — e ao 2.º centenário da Casa Pia de Lisboa — 3 de Agosto.

Confiamos inteiramente em que todas as emissões anunciadas se concretizem com a sugestividade e beleza que os motivos que as inspiram justificam.

G. Brandão
2.º-ten. SG

Numismática e Medalhística

Exposições-feiras do coleccionador recomeçaram

No "Diário de Notícias" do dia 20 de Outubro passado, na habitual crónica de numismática da responsabilidade de *Filanumus,* foi inserta a seguinte notícia:

Confessamo-nos seriamente apreensivos quanto à continuação do desenvolvimento da Numismática, pelo menos ao ritmo que se estava a verificar. Isto porque os organizadores das feiras mensais que se realizavam desde há anos nos hotéis Sheraton e Ritz se viram forçados a interrompê-las. Esta inoportuna suspensão parece ter ficado a dever-se ao aumento verdadeiramente incomportável do aluguer das salas, exigido pelas multinacionais proprietárias daqueles estabelecimentos hoteleiros. Por outro lado, essas em-

presas deixaram de garantir, simultaneamente, as reservas de datas fixas para os certames: o último fim de semana de cada mês e o primeiro de cada mês, respectivamente. E, como se sabe e calcula, manifestações deste tipo não se compadecem com modificações mensais das datas, pois assim o público não cria habituação, estabelece dúvidas, esquece-se e confunde os dias.

Até parece que os dois hotéis se concertaram.

Estaremos perante uma situação irremediável?

Supomos que não. Estamos crentes que os organizadores das feiras — revista "Moeda" e Frangelo — saberão tornear as dificuldades que se apresentam. Oxalá, porque isso será extremamente benéfico, para o coleccionismo de moedas.

Embora a notícia seja demasiado pessimista, não deixa porém o articulista de ter razão no que respeita às actuais dificuldades. Segundo informações mais recentes, o organizador das exposições-feiras do Hotel Ritz parece estar a enfrentar alguns problemas na renovação para 1980 do Salão, no local onde se mantém desde há alguns anos.

O organizador das exposições-feiras do Hotel Sheraton — a revista "Moeda" — parece ter solucionado o problema, transferindo-se para as instalações do Hotel Roma, local onde já em 1975/76 se havia realizado. Esta organização, já mais habituada a situações semelhantes, parece ser suficientemente maleável para tornear problemas deste género. Estamo-nos a lembrar que foi a revista "Moeda" que iniciou as expo-feiras na capital, em Outubro de 1973, no Hotel Ritz, passando sucessivamente pela FIL, Hotel Penta, Hotel Roma e Hotel Sheraton. Embora a mudança de local não seja aconselhável, como refere o "Diário de Notícias", é, no entanto, por vezes, obrigatória.

Voltando ao problema actual, a revista "Moeda" anunciou para os dias 10 e 11 de Novembro passado a primeira exposição-feira do coleccionador no Hotel Roma, e tentará garantir para 1980 o primeiro fim de semana.

Como habitualmente, o horário será das 10.00 às 22.00 horas nos dois dias (fim-de-semana), e estarão presentes os melhores expositores.

Como aliciante, além de variadas obras de numismática, e isto no campo da bibliografia numismática, está, sem dúvida, o lançamento do "Anuário de Numismática" (preçário de moedas para 1980) a começar no reinado de D. Pedro V e inserindo ainda o Ultramar português até 1974. Com 80 páginas de conteúdo, teve o autor a feliz ideia de descrever para cada moeda três cotações diferentes, consoante a moeda se encontre BC (bem conservada), MBC (muito bem conservada) e BELA.

Mais novidades e curiosidades deverão aparecer neste certame, pelo que aconselhamos todos a visitá-lo, pois só em Janeiro de 1980 voltarão a registar-se estes encontros.

AFAC

Fuzileiros começam a aderir ao pára-quedismo desportivo

Breves apontamentos para a história

Ao que julgamos saber, o primeiro fuzileiro a ser pára-quedista foi o capitão-tenente Augusto Metzner que, em Angola (1965), após a conclusão do 1.º Curso de Pára-quedismo civil em Portugal, foi brevetado.

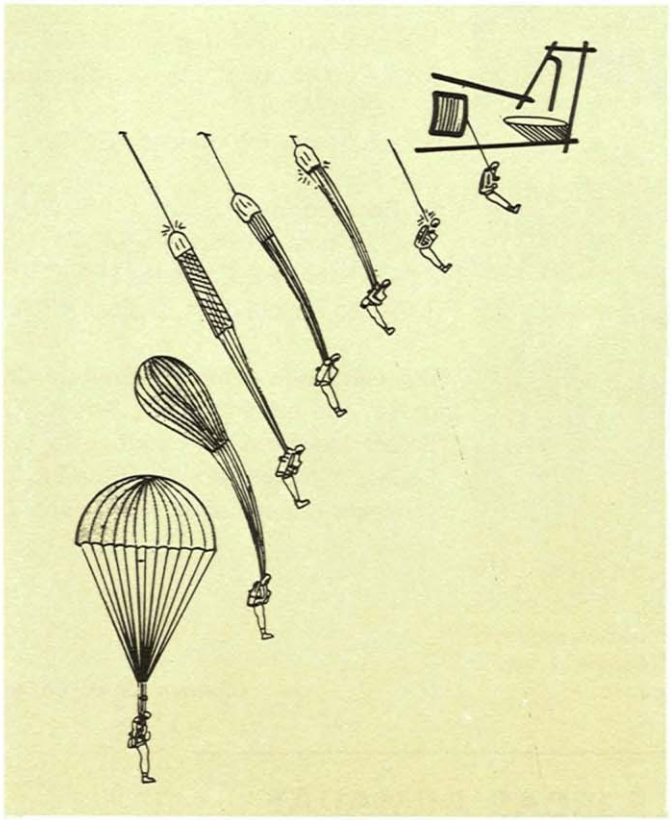
Em Moçambique (1974), alguns elementos do Destacamento de Fuzileiros Especiais n.º 10, entre os quais o seu comandante, 1.º-tenente Vargas de Matos, também foram brevetados: 2.º-ten. FZ RN Benjamim Correia, subten. FZ RN Mota Rodrigues, 1.º-sarg. FZ Joaquim Pereira e marinheiros FZ n.º 82670, Augusto Paulino, n.º 2424871, João Ferreira, n.º 127572, Joaquim Dias e n.º 17172, José da Silva.

Com o apoio prestimoso da Força Aérea, em 1968 começa o 1.º curso civil em Portugal (Metrópole). Mas só em 1975, com o regresso de muitos praticantes das ex-províncias ultramarinas portuguesas é que a modalidade começa a sua verdadeira expansão.

No Aero Clube de Braga é criada a Secção de Pára-quedismo por onde é brevetado o mar. FZM n.º 266373, Pimenta, que, nesta data, conta já com 150 saltos.

O Aero Clube Universitário de Lisboa sai do marasmo em que se encontrava e começa a sua luta por condições que possam satisfazer os inúmeros pedidos de inscrições para cursos.

Fruto dum constante desafio do mar. FZM Pimenta, em Novembro de 1978, no A.C.U.L., começa o 5.º curso desse ano, no qual estão inscritos onze fuzileiros. São eles: 1.º-ten. FZ Teixeira da Silva, 1.º-ten. FZ Loureiro Nunes, 2.º-ten. FZ Paiva e Pona, 1.º-sarg. FZ José Coisinhas, cabo FZ n.º 41865 Francisco Grácio, mar. FZ n.º 257471, Artur Moura, mar. FZ n.º 327673, José Carvalho, mar. FZ n.º 91370, Gonçalves, 2.º-ten. FZ Mário Chagas, 2.º-ten. FZ Rodrigues de Castro e gr. S/C n.º 178077, Joaquim Abreu, os oito primeiros já brevetados.



Um grupo de "fusos-pára". Da esquerda para a direita, 1.º plano: 2.º-ten. FZ Chagas, mar. FZ Gonçalves, cabo FZ Grácio e mar. FZ Carvalho; 2.º plano: 2.º-ten. FZ Paiva e Pona, 1.º-ten. FZ Teixeira da Silva, 1.º-ten. FZ Loureiro Nunes, 1.º-sarg. FZ Coisinhas e mar. FZ Moura.

O "Jornal da Caserna" é eficiente, e as perguntas sobre a burocracia necessária multiplicam-se, ao ponto da direcção do Aero Clube Universitário pôr à disposição dos interessados um instrutor (sargento "pára") para, na própria Força de Fuzileiros, ministrar instrução teórica, oportunidade que julgamos não ser de desperdiçar.

É com redobrado orgulho que, pela primeira vez, um pequeno grupo de fuzileiros participa no V Torneio de Pára-quedismo da Força Aérea — 1979 aberto aos restantes ramos das Forças Armadas e forças paramilitares, realizado na Base Escola de Tropas Pára-quedistas, em Tancos, de 2 a 5 de Outubro último.

Estes pioneiros foram os subten. FZ Semedo de Matos e mar. FZM Pimenta, nas provas de precisão e estilo, e os 1.º-ten. FZ Loureiro Nunes, 1.º-sarg. FZ Coisinhas, cabo FZ Grácio e mar. FZ Moura apenas na prova de precisão (sobre esta prova aguarda-se a publicação duma reportagem).

A alongarmo-nos, cairíamos em conjecturas que supomos fora do âmbito deste artigo.

Uma certeza aqui fica e à consideração de quem de direito: no Corpo de Fuzileiros prestam serviço homens que, por temperamento e educação, destestam a rotina e esconjuram o ócio; a canalização destas forças contribuirá para a eficiência e operacionalidade que o prestígio do Corpo em que servem merece.

Somos dos que apoiamos uma componente aérea para o Corpo de Fuzileiros e aqui os "PÁRA-FUSOS" são elementos imprescindíveis.

Cremos que a Força Aérea e os seus "páras" apoiarão as nossas pretensões.

Haja QUERER, já que voluntários não faltam.

Carlos Teixeira da Silva
1.º-ten. FZ

Desporto

TORNEIO DE FUTEBOL DE 5 DA ARMADA

No dia 28 de Novembro último, no campo de jogos do CEFA, no Alfeite, efectuou-se a final do torneio em epígrafe entre as equipas da Escola de Fuzileiros (Zona Centro) e da Estação Radionaval "Almirante Ramos Pereira" (Zona Norte). Esta formação, para chegar à final, eliminou a equipa representativa da Zona Sul.

Na final, a Escola de Fuzileiros venceu com brilhantismo o seu antagonista pelo resultado folgado de 5-2, sagrando-se vencedora do torneio pela 2.ª vez consecutiva.

Após o encontro da final, realizou-se a distribuição dos prémios e um pequeno convívio.

III MEIA MARATONA DA ARMADA

Com a participação de 180 atletas (divididos em 4 escalões), em representação de várias unidades da Marinha, da Força Aérea e da G.N.R., disputou-se, no passado dia 16 de Novembro, no percurso Fonte da Telha/pista do parque de jogos da

Base Naval de Lisboa, no Alfeite, a III Meia Maratona da Armada.

Classificações — Geral:
1.º — 1.º-gr. L Lopes (CEFA) 55m 44s
2.º — 1.º-gr. FZ Correia (F.F.C.) 57m 42s
3.º — 2.º-gr. T Barbosa (G.G.M.) 58m 41s

I Escalão:
1.º — 1.º-gr. L Lopes (CEFA)
2.º — 1.º-gr. FZ Correia (F.F.C.)
3.º — 1.º-gr. T Barbosa (G.G.M.)

II Escalão:
1.º — Cabo FZ Lima (F.F.C.)
2.º — Cabo FZ Marques (F.F.C.)
3.º — 2.º-sarg. p/quedista Patrício (F.A.)

Os três primeiros classificados. Da esquerda para a direita: 1.º-gr. FZ Correia, 1.º-gr. L Lopes e 2.º-gr. T Barbosa.

III Escalão:
1.º — 1.º-sarg. FZ Rodrigues (F.F.C.)
2.º — Cap.-frag. M. Almeida (D.G.M.N.)
3.º — 1.º-sarg. FZ Guedes (F.F.C.)

IV Escalão:
1.º — 2.º-ten. FZ Pereira (F.F.C.)
2.º — 1.º-ten. FZ Candeias (F.F.C.)
3.º — Cap. p/quedista Gaspar (F.A.)

De referir que o tempo absoluto da prova, que pertencia ao 1.º-gr. CRO Rafael Marques, foi batido pelo gr. Lopes; também no IV escalão, o vencedor estabeleceu novo *record.*

(Colaboração do CEFA)

IV TORNEIO DE ANDEBOL DE 7 DAS FORÇAS ARMADAS

Realizou-se, nos dias 5 a 11 de Novembro passado, na Base Escola de Tropas Pára-quedistas, em Tancos, o IV Torneio de Andebol de 7 das Forças Armadas, no qual tomaram parte as equipas representativas dos três ramos das FA, da GNR e da PSP. Esta competição desportiva militar decorreu da forma mais desejável, pois além do razoável nível técnico apresentado pelas equipas, o entusiasmo, o espírito desportivo e a franca camaradagem entre todos os participantes das FA e das Forças de Segurança, consolidaram os laços de cooperação que os devem unir.

A equipa da Força Aérea saiu vencedora incontestável deste torneio, classificação que se ajusta ao valor técnico e táctico da sua formação, e que de algum modo premeia a impecável organização desta competição, de que era responsável.

XXXI FESTIVAL NÁUTICO DO CNOCA

Disputou-se nos dias 20 e 21 de Outubro passado, o já tradicional Festival Náutico do CNOCA, na sua trigésima primeira edição. Do programa constava a realização de três regatas de vela, uma no sábado e duas no domingo, abertas a todas as classes. Teve-se assim oportunidade de reunir no Mar da Palha cerca de oitenta velas brancas e quase cento e trinta velejadores, num agradável e são covívio náutico.

As condições atmosféricas não estiveram com a organização ao levarem a cancelar a regata de sábado, por total ausência de vento, e obrigarem os botes dos fuzileiros a andarem à "pesca" dos concorrentes que, rio abaixo, insistiam em andar... com a corrente.

No domingo as condições revelaram-se diferentes, permitindo a realização das regatas programadas que proporcionaram excelente espectáculo.

Cerimónia da distribuição de prémios.

As classificações foram as seguintes:

SNIPE
1.º — Duarte Queirós/Jorge Gonçalves
2.º — Nuno Vila-Real/Pedro Herédia
3.º — Gil Queirós/António Dionísio

ABONOS
1.º — Sales Grade/Alves Moreira (CNOCA)
2.º — Afonso Santos/Helena Santos
3.º — Castanho Paes/Temes de Oliveira (CNOCA)

VAURIEN
1.º — João Conde/António Censio
2.ºs — Luís Gil/Manuel Lourenço
— Mané Álvares/Helena Nunes
4.º — Carlos Machado/João Bolina

420
1.º — António Mata/João Almeida
2.º — Ana Cabral/João Baracho
3.º — João Torka/Nuno Mourão

LASER
1.º — Vasco Domingues
2.º — João Ramos
3.º — João Capucho

EUROPE
1.º — António Madeira
2.º — Francisco Mourão
3.º — Carlos Oliveira

OPTIMIST
1.º — Nuno Miguel
2.º — Pedro Sampaio
3.º — Vasco Passanha

Ainda no domingo, à noite, realizou-se no Forte da Giribita a cerimónia de entrega dos prémios aos concorrentes melhor classificados. Nesta ocasião foram também distribuídos os prémios referentes às regatas organizadas pelo CNOCA em 7 e 8 de Julho, denominadas Torneio Dia da Marinha.

(Colaboração do aspirante Costa Ferreira)

REMO EM BOTES — I TRAVESSIA FFC/EF

Dentro do espírito da orientação das actividades físicas para a Armada, na linha das necessidades de preparação física do Corpo de Fuzileiros e imprimindo-lhe ainda um cunho competitivo, realizou-se, no passado dia 3 de Outubro, uma prova de remo em botes entre pessoal da Força de Fuzileiros do Continente e da Escola de Fuzileiros.

Trinta e uma guarnições, duzentos e dezassete concorrentes, luta renhida até ao fim, vento contrário, chuva, sol, "casacas" molhadas e espírito de competição, foram as surpresas, agruras e satisfações "sofridas" pelos participantes.

Oito quilómetros a remar, esforço que se prolongou durante 1h 44m 56s para o primeiro bote e 2h 35m 53s para o último.

Aspecto da cerimónia da entrega dos prémios.

No final, almoço e distribuição de prémios pelo comandante do Corpo de Fuzileiros, com a presença de um oficial da DSIT e do comandante da Escola de Fuzileiros.

Embora organizada pelo Corpo de Fuzileiros, a prova foi aberta a todas as unidades da Armada. Pena é que, sendo uma prova tão tipicamente naval não tenham participado unidades exteriores ao mesmo Corpo... mas como para o ano há mais, esperemos que aumente o interesse e a participação.

(Colaboração do CF)

CORTA-MATO DA MARGEM NORTE

Nos terrenos da Central Receptora da Estação Radionaval "Comandante Nunes Ribeiro", em Linda-a-Velha, correu-se, no dia 25 de Outubro passado, a prova em epígrafe, em que participaram equipas representativas de várias unidades da Armada e do Batalhão Operacional de Tropas Pára-quedistas de Monsanto.

A equipa da Estação Radionaval "Cte. Nunes Ribeiro", vencedora do corta-mato da Margem Norte, constituída pelos grumetes Marques, Prazeres, Lemos e Pagaimo e marinheiro Rodrigues.

A corrida foi ganha, individualmente, pelo conhecido Rafael Marques e, colectivamente, pela equipa da Estação Radionaval "Comandante Nunes Ribeiro".

Classificação individual:

1.º — 1.º-gr. CRO Marques (ERNCNR)
2.º — 1.º-mar. FZM Pedras (FFC)
3.º — 1.º-gr. CRO Lemos (ERNCNR)

Classificação colectiva:

1.º — Est. R. N. "Cte. N. Ribeiro"
2.º — Força de Fuzileiros do Continente
3.º — Centro de Ed. Física da Armada

Reportagem

VISITA DO ALMIRANTE CEMA AO CENTRO DE COMUNICAÇÕES DA ARMADA

O almirante Sousa Leitão, chefe do Estado-Maior da Armada, acompanhado do vice-almirante Bustorff Guerra, vice-CEMA, visitou o Centro de Comunicações da Armada, instalado no edifício da Marinha, em Lisboa, no passado dia 26 de Outubro. O chefe do Centro, capitão-de-fragata Gomes Lopes, e os restantes oficiais que ali prestam serviço acompanharam o almirante CEMA durante a sua visita prestando esclarecimentos quanto ao seu funcionamento e principais actividades tendentes a aumentar o grau de operacionalidade das comunicações navais, através de um progressivo caminhar para a sua total automatização, evoluindo no âmbito do processamento automático de dados e renovação de equipamentos periféricos que utilizarão avançada tecnologia no domínio da electrónica.

(Colaboração do CCA)

FISCALIZAÇÃO DA PESCA E REPRESSÃO DO CONTRABANDO

Durante o mês de Outubro p.p., unidades navais em patrulha nas águas sob jurisdição portuguesa, da responsabilidade do Comando Naval do Continente, com incidência na fiscalização da pesca e na repressão do contrabando, procederam à identificação de 76 embarcações, do que resultou o apresamento de onze (quatro na Zona Norte e sete na Sul), das quais, oito arrastões de nacionalidade espanhola, por infracções diversas à regulamentação das pescas. As embarcações apresadas foram entregues às autoridades marítimas das respectivas áreas para levantamento do correspondente auto de notícia.

VISITA DE CUMPRIMENTOS AO ALMIRANTE CEMA

Edna Rebello Ryan, presidente da Comissão da Herança Portuguesa no Hawai, e John Félix, cônsul honorário de Portugal no Hawai e governador da Cruz Vermelha Americana, foram recebidos, em visita de cumprimentos, no dia 5 de Novembro último, pelo almirante Sousa Leitão, chefe do Estado-Maior da Armada.

John Félix, que foi o presidente da respectiva comissão, teve oportunidade de expressar ao almirante CEMA os seus agradecimentos pela pronta e importante colaboração prestada pela Marinha de Guerra portuguesa nas cerimónias come-

morativas da passagem do 1.º centenário da chegada a Honolulu de 120 emigrantes portugueses, representando o início da imigração organizada, de nacionalidade lusa, para aquele território.

De recordar que, dentro do programa daquelas comemorações, o navio-escola "Sagres" escalou Honolulu, de 11 a 17 de Novembro de 1978, quando da sua viagem de circum-navegação.

ELEIÇÕES NA ACADEMIA DE MARINHA

No dia 7 de Novembro último, efectuou-se nas instalações do Museu de Marinha, a eleição dos cargos de direcção e administração da Academia de Marinha, para o biénio de 1980/81, com os seguintes resultados: Presidente da Academia, capitão-de-mar-e-guerra Avelino Teixeira da Mota; vice-presidente e presidente da Secção de Artes, Letras e Ciências, prof. Eduardo Romano Arantes e Oliveira; vice-presidente e presidente da Secção de História Marítima, prof. Luís Mendonça de Albuquerque; secretário-geral, dr. Luís Filipe Tomás; vice-secretários e secretários das respectivas secções, capitão-de-fragata EMQ Viriato Augusto Tadeu (Artes, Letras e Ciências) e dr. João da Gama Pimentel Barata (História Marítima).

O novo presidente da Academia, comandante Avelino Teixeira da Mota, nasceu em Lisboa, em 1920.

Assentou praça na Armada, como aluno da Escola Naval, em 1939 e em 1942 foi promovido a guarda-marinha.

A sua *Memória*, para promoção a este posto — "O problema da longitude na primeira circum-navegação do globo — O Regimento da altura de Leste de Rui Faleiro e as Regole sul'arte del navigare de António Pigafetta" — na qual fez a identificação e estudo dum célebre regimento náutico da viagem de Fernão de Magalhães, que se considerava perdido, valeram-lhe um merecido louvor do Comando da Escola Naval e um prefácio do almirante Gago Coutinho, destinado a futura publicação.

Foi promovido a segundo-tenente em 1943, embarcando em vários navios da Armada, entre eles os navios-hidrográficos "Mandovi" e "Pedro Nunes", ambos em serviço na Missão Geohidrográfica da Guiné.

Foi promovido a primeiro-tenente em 1953 e a capitão-tenente em 1958.

Foi professor da Escola Naval e vogal do Conselho Consultivo do Museu de Marinha e, em 1964, foi promovido a capitão-de-fragata, prestando serviço no Estado-Maior da Armada até 1969.

Foi chefe do Estado-Maior do Comando da Defesa Marítima da Guiné, em 1969, e do Comando Naval de Angola, em 1971.

Foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra em 1973 e, em 1976, passou à Reserva, por ter sido atingido pelo limite de idade naquele posto.

As suas actividades fora da Marinha têm sido, sobretudo, no campo da investigação histórico-marítima em que o comandante Teixeira da Mota se tem notabilizado.

Torna-se impossível, por demasiado extenso, publicar aqui o respectivo *curriculum vitae*. Não têm conta os seus valiosos trabalhos, publicações e conferências, congressos em que tomou parte, organismos e instituições de que participou, tudo a nível nacional e internacional.

Dos inúmeros louvores que ilustram a sua brilhante folha de serviços, respigamos as seguintes passagens:

Do governador da Guiné, em 1947: *pela sua profiada, inteligente e decisiva actuação em vários sectores da actividade cultural da Colónia, nomeadamente na organização do Boletim Cultural, na elaboração do inquérito etnográfico e na preparação das respectivas respostas para publicação, actividades em que tem dado sobejas provas do seu muito saber, lealdade e superior espírito de colaboração*, e, em outro louvor: *pelos serviços extraordinários e importantes efectuados com os incansáveis e aturados estudos, trabalhos de campo e colheita de elementos para a elaboração da nova carta geográfica e etnográfica da Guiné Portuguesa, de reconhecidas vantagens para o melhor e mais exacto conhecimento da Colónia e das gentes que a povoam.*

Do Comando da Escola Naval, em 1961: *Tendo sido realizado sob a égide da Escola Naval o 5.º Colóquio Internacional sobre a História do Navio e da Economia Marítima louvo o capitão-tenente Avelino Teixeira da Mota pela notabilíssima participação que teve na organização e funcionamento daquele Colóquio, nomeadamente nas comunicações que apresentou e intervenções que fez, tendo a sua actuação resultado grande prestígio para a Escola Naval, para a Marinha e para o País.* Ainda neste ano e pelo mesmo Comando: *Terminado o período comemorativo do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, louvo o capitão-tenente Avelino Teixeira da Mota pela notável actividade como principal organizador português do Colóquio da História do Navio e da Economia Marítima, reunião científica internacional que trouxe grande prestígio para o nosso país, e ainda pela sua participação destacada na edição de "Os Lusíadas".*

Em 1963 e também pelo Comando da Escola Naval: *"A Cartografia Antiga e a Travessia de África pelos portugueses" e nas quais demonstrou, mais uma vez, a sua excepcional inteligência e profunda erudição em assuntos da História dos Descobrimentos, nos quais, com toda a justiça, é considerado uma das maiores autoridades do nosso tempo. A par das suas actividades docentes tem o comandante Teixeira da Mota dado a sua colaboração em vários*

assuntos escolares importantes e no desempenho de todos eles se tem manifestado sempre com raras virtudes militares e com grande prestígio para a Escola Naval.

Ainda pelo Comando da Escola Naval, em 1964: *(...) A saída deste ilustre oficial, que é uma das maiores, se não a maior autoridade nacional sobre a História da Ciência Náutica e da Cartografia Antiga, constitui uma grande perda não só para o distinto Corpo Docente desta Escola, que tanto prestigiou e dignificou, como para o próprio Comando, que sempre encontrou nele a mais pronta, distinta e inteligente colaboração (...).*

Do vice-CEMA, em 1969: *(...) Trata-se de um oficial de alta craveira no campo de investigação histórico-marítima, com uma preparação e conhecimentos que o têm colocado numa posição ímpar entre os nossos historiadores, com um prestígio nacional e internacional que muito o valoriza e à Corporação a que pertence. (...)*

Do Comando Naval de Angola, em 1971: *(...) Oficial muito completo e brioso, possuidor de invulgares dotes de inteligência, de carácter e de lealdade, aliados a vasta cultura e extraordinária dedicação pelo serviço, o comandante Teixeira da Mota foi, para este Comando, um esforçado e excelente colaborador, fiel intérprete das suas decisões e directivas, sempre pronto para todas as tarefas que o seu cargo impunha e assim, sem olhar a esforços ou canseiras, no exercício das suas funções, deslocou-se a todos os pontos da Província onde se encontram sedeadas forças da Marinha, para melhor poder estudar os problemas e apresentar os seus criteriosos pareceres (...).*

Julgamos que o pequeno resumo que deixamos registado, sobre a personalidade e a obra do comandante Teixeira da Mota, são suficientes para dar uma ideia da sua envergadura de investigador, historiador e intelectual que o guindaram, por unanimidade e com toda a justiça, à presidência da Academia de Marinha, que muito tem a esperar da sua inteligência, experiência e saber.

SESSÃO DA ACADEMIA DE MARINHA

A seguir à eleição dos cargos directivos e administrativos da Academia de Marinha, realizou-se a sessão plenária, com a presença de numeroso público, a qual constou de uma mesa redonda sobre a história marítima portuguesa dos séculos XVII e XVIII; nela foi principal interveniente o prof. Charles Boxer, que recentemente foi eleito membro associado da Academia. Por ele foram abordados, sucessivamente, vários assuntos, após o que se seguiu animado debate. Os principais temas tratados foram: conservadorismo, no tempo, dos regimentos náuticos da carreira da Índia; baixa situação dos homens de mar na escala social da época e suas razões; recentes progressos nas técnicas de arqueologia subaquática e consequente descoberta de restos de antigos navios (galeão português na costa do Natal, galeão holandês ao largo da ilha de Santa Helena, localização da "Flor de la Mar" onde embarcou Afonso de Albuquerque, etc.); comunicações de história marítima apresentada ao recente Congresso Internacional do Oceano Índico reunido em Perth, na Austrália; guerra entre os portugueses e os árabes de Omã; etc.

O prof. Charles Boxer numa intervenção.

JURAMENTO DE BANDEIRA E ABERTURA SOLENE DO ANO LECTIVO NA ESCOLA NAVAL

No dia 9 de Novembro findo, na Escola Naval, no Alfeite, realizou-se a abertura solene do ano lectivo 1979/80 e o juramento de bandeira dos cadetes do curso "Daniel Augusto da Silva". As cerimónias foram presididas pelo chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, que representava o Presidente da República. À chegada, recebeu as honras da Ordenança, após o que foi cumprimentado pela oficialidade da Escola e por todas as individualidades presentes. Contavam-se, entre estas, o ministro da Defesa, conselheiros da Revolução, generais do Exército e da Força Aérea, reitores de universidades, representantes diplomáticos das ex-colónias portuguesas e adidos militares e navais das embaixadas acreditadas em Lisboa.

O acto do juramento de bandeira iniciou-se com a revista ao Corpo de Alunos pelo Almirante CEMA, seguindo-se a habitual exortação aos cadetes pelo capitão-de-fragata Nobre de Carvalho.

Procedeu-se depois à leitura dos deveres militares, após o que se procedeu ao acto do juramento, finalizando a cerimónia com o desfile do Corpo de Alunos.

O acto de abertura solene do novo ano lectivo escolar teve lugar no auditório da Escola, onde o respectivo comandante, contra-almirante Serpa de Vasconcelos, depois de saudar e agradecer a presença das entidades convidadas se referiu aos resultados do último ano lectivo. Depois de fazer considerandos sobre as deficientes condições de preparação da maioria dos candidatos e das suas causas, referiu que foram aprovados *apenas 10% dos 321 candidatos submetidos a concurso, o que deixou ainda vagas por preencher.*

Disse ainda que, do curso que agora começa (curso "Carvalho Araújo") fazem parte três cadetes da República da Guiné-Bissau no âmbito da cooperação com este país.

A finalizar, exortou os alunos da Escola nos seguintes termos: *tende consciência da força de que podereis dispor e cuja utilização apenas poderá ser justificada se ao serviço da justiça, a qual é igualmente preocupação dos vossos chefes e por isso sereis colaboradores da sua aplicação na linha da hierarquia. Não vos deixeis perturbar por vozes ou princípios que em nome doutros valores ponham em causa a vossa determinação. Donde o último objectivo — servir o nosso povo, em todas as circunstâncias, preservar a integridade do seu território e defender a independência nacional.*

A lição inaugural, subordinada ao título "Contributo para o projecto de um navio destinado a operar na Zona Económica Exclusiva", foi feita pelo professor da Escola, capitão-tenente EM Ferreira Neto, que analisou, circunstancialmente, além de outros dados, as potencialidades contidas na ZEE, e bem assim toda a importância da actuação da Marinha na sua salvaguarda.

Antes de encerrada a sessão, foram distribuídos os prémios escolares aos alunos que mais se distinguiram no ano lectivo findo.

MAGUSTO DOS SARGENTOS DA ARMADA

Com larga participação, realizou-se, no dia 10 de Novembro findo, no parque da Verdizela (Amora), o tradicional magusto dos sargentos e familiares, organizado pelo Clube do Sargento da Armada.

Esta reunião-convívio decorreu, como é habitual, em franca alegria, tendo proporcionado uma jornada de associativismo e camaradagem dos sargentos da Armada.

(Colaboração do C.S.A.)

ALMOÇO-CONVÍVIO DE MILITARES DA EXTINTA AVIAÇÃO NAVAL (COM EVOCAÇÃO DE SACADURA CABRAL)

Com a presença de mais de uma centena de convivas, realizou-se, no dia 10 de Novembro último, na messe de oficiais do edifício da Marinha, o almoço em epígrafe.

A inscrição foi extensiva a todo o pessoal especializado, tendo comparecido elementos de sucessivas gerações de pilotos, navegadores, engenheiros maquinistas, artífices, mecânicos e telegrafistas.

Presidiu o capitão-de-fragata Namorado Júnior que era, de todos os presentes, o primeiro que entrou na Aviação Naval. Os restantes, sentaram-se indistintamente, de maneira geral entre camaradas do mesmo tempo.

Dirigiu o convívio, com a graça e habilidade que lhe são conhecidas, o capitão-de-mar-e-guerra Trindade dos Santos que relatou algumas das principais viagens e feitos dos aviadores da Marinha.

O contra-almirante Malheiro do Vale evocou a figura de Sacadura Cabral, considerando-o o maior aviador português de todos os tempos.

Houve ainda intervenções do comandante Correia Matoso e dos

engenheiros Rodrigues dos Santos e Viriato Tadeu.

No final, foi combinada nova reunião e indicado o capitão-de-fragata EMQ Tadeu para, com a colaboração geral, fazer a história da Aviação Naval, na parte que faltou à que foi feita já, pelo comandante Trindade dos Santos, nesta Revista; foi também eleita uma comissão, que será alargada a elementos civis ou outros militares, para promover as diligências necessárias à substituição do monumento erguido em Belém para comemorar a Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul — que por unanimidade foi considerado não corresponder ao feito — por outro, a erigir em local mais indicado e segundo projecto a estudar.

ALMOÇO DE CONFRATERNIZAÇÃO DE OFICIAIS DA PRIMEIRA GUARNIÇÃO DA FRAGATA "COMANDANTE HERMENEGILDO CAPELO"

Num restaurante típico da margem sul do Tejo, reuniram-se, mais uma vez, em almoço de confraternização, o comandante e onze oficiais (quatro deles então sargentos) da primeira guarnição da fragata "Comandante Hermenegildo Capelo", tendo o convívio decorrido em ambiente de boa disposição e sã camaradagem.

Embora cientes das dificuldades que os aguardam, os organizadores esperam conseguir, em 1980, reunir, em idêntico convívio gastronómico, o maior número de oficiais, sargentos e praças da primeira guarnição daquele navio.

Para todos os visados e eventualmente interessados naquela organização, aqui fica o alerta.

(Colaboração do cap.-ten. AN C. Jacinto)

COMEMORAÇÕES DO ARMISTÍCIO DA I GRANDE GUERRA

O aniversário do Armistício da guerra de 1914-18, na qual Portugal participou, foi comemorado no passado dia 11 de Novembro em várias localidades do país, com a realização de actos promovidos a nível oficial.

A cerimónia principal decorreu em Lisboa, junto ao monumento dos Mortos da Guerra Mundial, na Avenida da Liberdade, e foi presidida pelo ministro da Defesa Nacional que depôs uma coroa de flores na base do monumento, em memória dos que nela faleceram.

Assistiram ao acto, que foi presenciado por numeroso público, os vice-chefes dos três ramos das Forças Armadas, adidos militares de embaixadas estrangeiras e alguns idosos ex-combatentes. As honras militares foram prestadas pela Companhia de Fuzileiros n.º 22 (CF22), com bandeira, fanfarra e a banda da Armada.

SESSÃO DE ABERTURA DO ANO LECTIVO 1979/1980 NO INSTITUTO SUPERIOR NAVAL DE GUERRA

Em cerimónia presidida pelo chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, em representação do Presidente da República e com a presença dos generais vice-chefes dos Estados-Maiores do Exército e da Força Aérea, em representação respectivamente dos respectivos chefes e com este último em representação do CEMGFA, de conselheiros da Revolução, ministro da Defesa Nacional, oficiais generais e outros oficiais, realizou-se, no dia 15 de Novembro passado, a sessão em epígrafe.

O director do Instituto, contra-almirante Fernando da Fonseca abriu a sessão anunciando estarem já em funcionamento o Curso Superior e o primeiro Curso Geral deste ano (haverá ainda outro neste ano lectivo), a realização de cursos monográficos destinados a complementar a preparação de oficiais que não frequentaram o Curso Geral e, após vários anos de interrupção, um curso de operações anfíbias, com professores e conferencistas dos três ramos das Forças Armadas destinado a ser frequentado, também, por oficiais dos três ramos das FA.

Antes de ser dada a palavra ao capitão-de-mar-e-guerra Virgílio de Carvalho, director do Curso Geral e professor de estratégia, que faria a lição inaugural, fez as seguinte considerações sobre o tema da mesma — "Importância do Poder Naval em tempo de Paz":

O tema é de grande interesse. Portugal está, neste momento, em paz; e tal como costuma suceder quando a paz se segue a uma guerra recente, muita gente se interroga sobre se as forças armadas ainda serão necessárias ou se, ao menos, não poderiam ser grandemente reduzidas em efectivos, material e correspondentes encargos de natureza económica.

É bem natural que tais ideias ocorram ao cidadão comum pois, sem dúvida, a

paz é um anseio profundo dos povos. Mas a paz com segurança — e muitos se esquecem, embora não certamente os militares dignos desse nome, de que, sem segurança, a paz não é verdadeiramente paz, mas apenas, "não guerra", ou guerra não declarada.

Ora, a segurança não tem bases sólidas se, entre todos os elementos que lhe são necessários, não se apoiar na vontade do povo e na prontidão das suas forças armadas. Estas têm de manter um adequado nível de preparação, e é precisamente em tempo de paz que esse esforço é importante. "Si vis pacem para bellum", diziam os romanos.

De resto, muitas vezes na história (e não apenas actualmente), a ideia de "paz" tem sido usada precisamente como instrumento de guerra — de guerra psicológica, forma insidiosa de atingir um povo e as suas forças armadas na sua vontade, exigindo da formação dos militares mais ainda do que a preparação para empregar as armas.

Penso também que o tempo de paz, por deixar mais livre a capacidade de estudo dos oficiais, é particularmente indicado para a sua realização profissional. Por outro lado, há categorias de missões que as forças armadas são chamadas a desempenhar tanto em tempo de paz como em tempo de guerra; e mesmo na ausência de guerra, essas missões podem ser executadas com vantagem pelos militares. Isso contribui para manter a sua operacionalidade e a sua motivação, e permite-lhes prestar à nação serviços que, em certa medida, compensam o esforço que ela dedica à manutenção das suas forças armadas.

O EMBAIXADOR DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA VISITOU O ALMIRANTE CEMA

O chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, recebeu no seu gabinete, no passado dia 13 de Novembro, em visita de cumprimentos, Yang Quiliang, primeiro embaixador da República Popular da China no nosso país.

VISITAS AO MUSEU DE MARINHA

Os membros da Missão de Imprensa Militar da República Social da Roménia, acompanhados do adido militar da sua Embaixada em Lisboa, que estiveram no nosso país em Novembro passado, visitaram o Museu de Marinha no dia 14 daquele mês.

Oficiais, sargentos e praças do navio da Armada da República de Cabo Verde "5 de Julho", que esteve no porto de Lisboa para fabricos, visitaram, em 14 de Novembro último, o Museu de Marinha e o Planetário Calouste Gulbenkian.

Os elementos que frequentam o Curso de Formação de Sargentos-Chefes visitaram, no dia 22 de Novembro findo, o Museu de Marinha.

(Colaboração do Museu de Marinha)

Quarto de Folga

PALAVRAS DE SEMPRE

SER JOVEM

A Juventude não é período da vida; é um estado de alma, um efeito da vontade, uma qualidade da imaginação, uma intensidade emotiva, uma vitória da coragem sobre a timidez, do gosto da aventura sobre o amor do conforto.

Não é velho aquele que viveu um certo número de anos, mas é velho aquele que desertou do ideal. Os anos enrugam a pele, mas o renunciar ao ideal enruga a alma. As preocupações, as dúvidas, os temores e os desesperos são os inimigos que, lentamente, nos fazem inclinar para a terra e tornar-nos poeira, antes da morte.

Jovem é aquele que se admira e se maravilha. Interroga, como a criança insaciável: e depois? Desafia os acontecimentos e acha alegria no jogo da vida.

Tu és tão novo como a tua fé. Tão velho como as tuas dúvidas.

Tão novo como a tua confiança em ti próprio. Tão novo como a tua esperança. Tão velho como o teu desânimo.

Serás jovem enquanto sentires. Sentires o que é belo, bom e grande. Sentires as mensagens da natureza, do homem e do infinito.

Se, um dia, o teu coração for mordido pelo pessimismo e roído pelo cinismo, Deus tenha, então, piedade da tua alma de velho.

General Mac-Arthur — 1945

O pai tem medo dos seus filhos. O filho julga-se igual ao seu pai e não tem pelos seus progenitores nem respeito nem temor. O que ele quer é ser livre.

O professor tem medo dos seus alunos. Os alunos cobrem de insultos o professor.

Os jovens querem ocupar imediatamente o lugar dos mais velhos; os mais velhos, para não parecerem antiquados ou despóticos, consentem em ceder. E para cúmulo, em nome da liberdade e igualdade, a alforria dos sexos.

Platão ("A República", livro VIII)
IV século a. C.

BRIDGE

NORTE
♠ -
♥ A R 8 7 5 3 2
♦ A R D 9
♣ A R

OESTE
♠ 10 9 8 7 6
♥ D V 10 9
♦ -
♣ V 10 9 8

LESTE
♠ 5 4 2
♥ -
♦ V 8 7 6 4 3 2
♣ 7 6 4

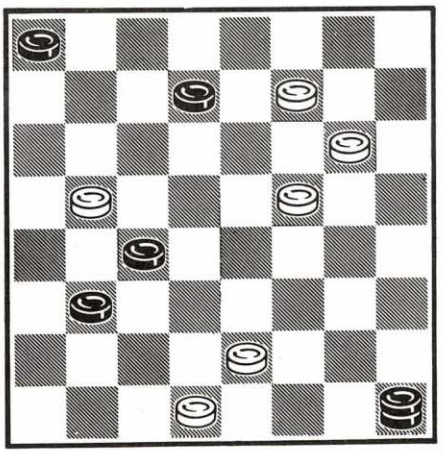
SUL
♠ A R D V 3
♥ 6 4
♦ 10 5
♣ D 5 3 2

Sul marca 6 sem trunfo e Oeste sai com o 10 de espadas. Como deve jogar o declarante para cumprir o contrato contra qualquer defesa?

(Solução no próximo número)

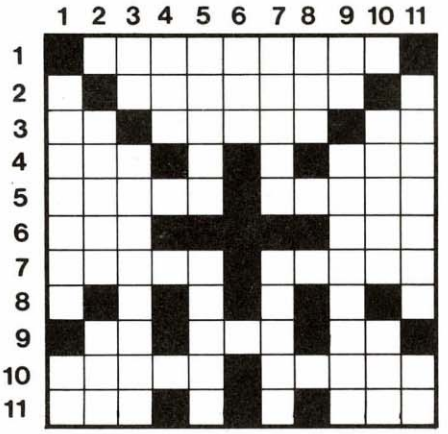
DAMAS

(Solução no próximo número)



Jogam as brancas e ganham.

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1 — Que ou aquele que sofre de aicmofobia. 2 — Figura de estilo que consiste em repetir a mesma palavra no princípio de várias frases. 3 — Artigo (pl.); planta herbácea da família das leguminosas, semelhante à cevada; aqui. 4 — Pedras de amolar; bigorna de aço sem hastes (inv.). 5 — Cidade do Norte de Portugal; mau sabor. 6 — Forma do verbo ir (inv.); doçura. 7 — Trapaça; espada curta de um sófio. 9 — Grito de dor; via (inv.); adivinha. 10 — Armadura completa dos antigos guerreiros; além de. 11 — Nome de um rio; chiste (fig.).

VERTICAIS: 1 — Lance no jogo de xadrez, em que se sacrifica uma pedra para causar maior dano ao adversário; antes de Cristo. 2 — Irmã; anel. 3 — Andava; silicato natural de alumina e magnésia. 4 — Comando Naval dos Açores. 5 — Cobertor; ocasião imprevista. 6 — Três letras de afago. 7 — Moles; devasso. 8 — Fala em público. 9 — Símbolo químico do bário; sinais representativos. 10 — Competir; período. 11 — Espécie de palmeira silvestre (pl.); outra coisa.

(Solução no próximo número)

Carmo Pinto
Sarg.-aj. H

CONCURSO N.º 100

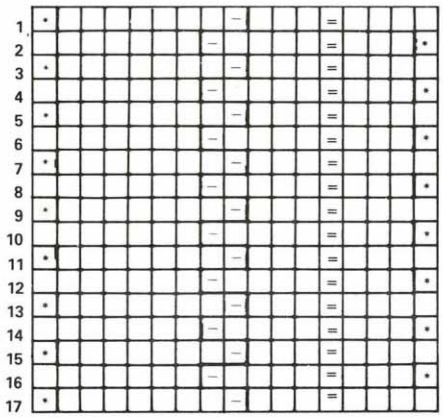
Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

L O S I P A H A B C I L M I B R O E L
V E B O D M C I S L O S A C E A K N I
R D I R I S L K H I P I R O R C A R L
L S A P O T P O L P I S L S N M I B A
T C T O L R A S A T S M O C O A S I O
A O M R K E M A R I C S U I P R O C S
U L I T A C B R P C I A R L O L S A I
R S R S O N A M E L S I S D A H C O P
U I A Q U A R I U S T U A I H O I E U
S Q U A T C A P R I C O R N I O S X L
T O B I S A C X H L P M I O S C W O P
W I S R L R P M S O R S E K A O U R I
H E R W I B Q U E Y M A S O V I Y U J
S A G E M I N I A N S E D S E L M S O
I J U S R L P L J O L V P I W K H R E
L U R M E W I O R U V R O G R I V S I
V A E A V K R Y A L T O A C A M O A X
D M L I S O P O U R A S U E O U Y S K
E S I S U I R A T I G A S L V E R C H

No emaranhado de letras que apresentamos estão mencionados os nomes (em latim) de doze signos, referentes a cada mês do ano. Alguns nomes estão escritos de forma invertida. Procure-os em todos os sentidos, menos obliquamente.

BATMAN
Cabo FZM

CONCURSO N.º 98



O gráfico do concurso n.º 98 saiu sem a quadrícula correspondente, o que tornou impossível encontrar a solução. Deste modo, publica-se agora o referido gráfico sendo o concurso válido até ao fim do mês de Fevereiro. A solução será publicada no nosso n.º 101.

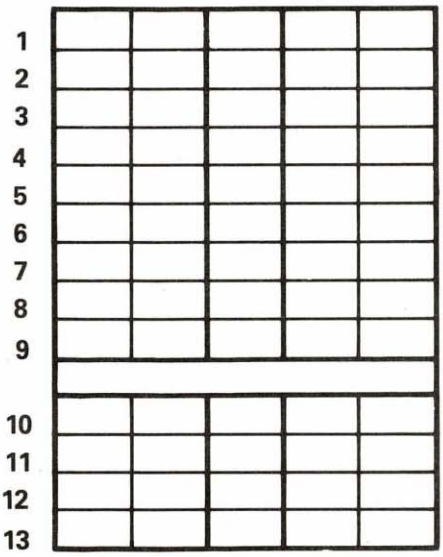
SALTO DE CAVALO

tão	Tão	sos,	vezes	huns	os	Par	tris
tão 3	tes	tes,	vida	guém	tão	de	tris
tris	saudo	que	nen	mil	por	tes	tem
vis	doen 4	tris	nin	da	mais	tes,	se
tão	cho 2	tes	cem	tros	io	que	morte
parti	cansa	tes	ro	nu	tão	rar	ra
tão 1	ca	da,	ou	sos	d'es	da	em,
tão	da	dos,	n	sos,	b	fo	pe

Percorrendo o tabuleiro a salto de cavalo, a começar nas casas 1 e 3 e terminando nas 2 e 4, encontrareis, num desenho geométrico, versos de João Roiz de Castelo-Branco.

(Solução no próximo número)

PILHA DE PALAVRAS



1—Metal. 2—Aparência. 3—Cortar. 4—Tolo. 5—Barbante. 6—Fausto. 7—Oração. 8—Domínio. 9—Blasfémia. 10—Coluna. 11—Pojo. 12—Aspecto. 13—Arisco.

Depois de resolvido este passatempo, em que todas as palavras começam pela letra P, o leitor encontrará, na coluna central, duas constelações de estrelas, uma do hemisfério Norte e outra do hemisfério Sul.

(Solução no próximo número)

B. Carreira
Cap.-m.-g.

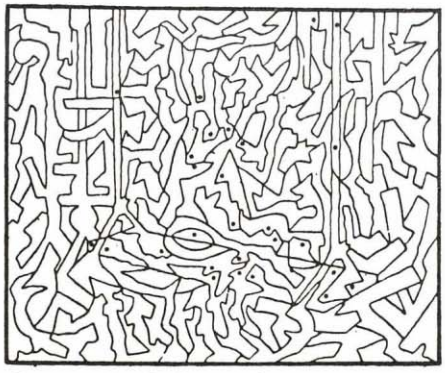
CURIOSIDADE HISTÓRICA

Qual foi o navegador que descobriu o Oceano Pacífico? Em nome de qual soberano?

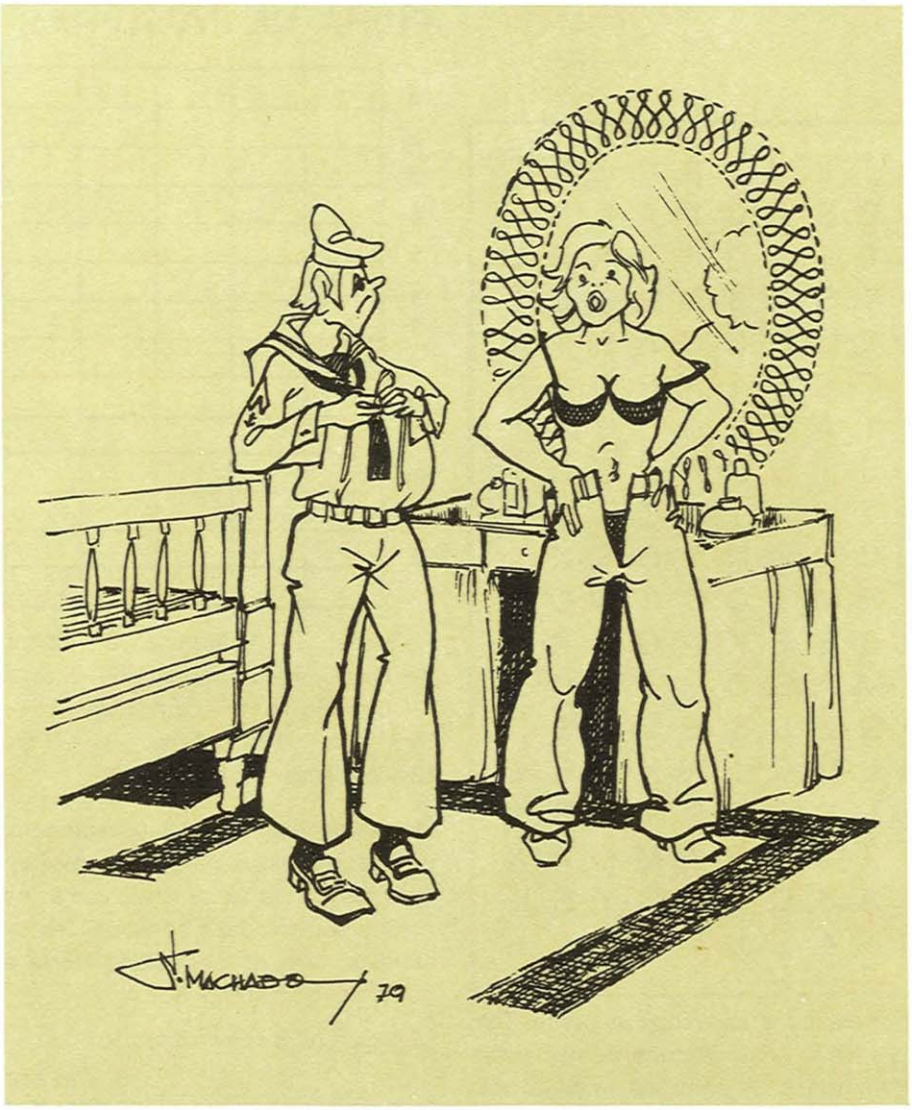
(Solução no próximo número)

B. Carreira
Cap.-m.-g.

QUE SERÁ?



Quer saber? Preencha a negro os recortes marcados com um ponto.



—Oh, filho! Olha o que emagreci nesta semana!...

SOLUÇÕES

XADREZ

(Solução do passatempo do n.º anterior)

	Brancas	Pretas
1.	Cb8/X	Ra5
2.	Cc6/X	Ra6
3.	b5 ameaça...	Bf3
4.	Bxf3	Dc8/X
5.	Cb8	Dxb8
6.	Rxb8	h1 = D
7.	Bg2!	Dh2/X
8.	Rc8	Db8/X
9.	Rd7	Da7/X
10.	Re6 e vai ganhar agora	

CURIOSIDADES GEOGRÁFICAS

(Solução do passatempo do n.º anterior)

a) Colômbia. Equador. Peru. Chile.
b) Venezuela. Guiana. Brasil. Uruguai. Argentina.
c) Bolívia. Paraguai.

SALTO DE CAVALO

(Solução do problema do n.º anterior)

Não sei o que faça,
Não sei o que penso,
O frio não passa
E o tédio é imenso.

Não tenho sentido,
Alma ou intenção...
'Stou no meu olvido...
Dorme, coração.

Fernando Pessoa

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1—Almirante; comandara. 2—Ra; cutiladas; el. 3—ML; vil; si. 4—Ar; vagas; vá. 5—Dias; adamo; siar. 6—Ali; aro; ala. 7—Ha; li; Ra; ta. 8—As; uma; rir; Er. 9—PS; fome; rumo; Ag. 10—Alo; aal. 11—Ida; sal. 12—Sul. 13—Airam. 14—Ge; ancorar; ti. 15—Una. 16—Etna; cá. 17—Setas; acode. 18—Asa; estibordo; SOS.

VERTICAIS: 1—Armada; Portuguesa. 2—Ladrilhas; entes. 3—Aias; anta. 4—Aa. 5—Lufada. 6—Aca; imola. 7—Nu; amo. 8—Tt; vá; ano. 9—Eivada; sic. 10—Ligara; puro; ab. 11—Cálamo; lar. 12—Od; só; mas. 13—Má; rua. 14—Aso; rimas. 15—Arolas. 16—CC. 17—Iate; Laos. 18—Resvalara; dó. 19—Aliança; guarnições.

PILHA DE PALAVRAS

(Solução do problema do n.º anterior)

1—Bujão. 2—Bioco. 3—Boama. 4—Broca. 5—Bodum. 6—Brasa. 7—Burel. 8—Breve. 9—Bugio. 10—Bugio. 11—Burro. 12—Brado. 13—Bossa.

(João das Regras)

CRUZADA SILÁBICA

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1—Canoa; loriga. 2—Ré; machado; bar. 3—Palamenta; rara. 4—Pata; rapa. 5—Taró; cabecear. 6—Bi; borrasca; ma. 7—Calado; danada.

VERTICAIS: 1—Carepa; tabica. 2—Nó; láparo; lá. 3—Amamenta; bordo. 4—Chata; caras. 5—Lodo; rabecada. 6—Ri; rapace; Na. 7—Gabarra; armada.

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterir)

Guarda a diagonal até as pretas de 29 e 30 ocuparem 13 e 21; depois a Dama salta para 29 e ganha.

Evolução histórica dos uniformes na Armada (12)

Praça do Regimento da Armada/1723

O maravilhoso figurino que hoje damos à estampa constituiria motivo de orgulho para qualquer museu militar do mundo. Está, seguramente, ao nível dos que existem no Museu Militar de Strasbourg e que são uma autêntica raridade.

Vamos à história.

Na reforma geral do Exército feita por D. João V, foi introduzido o que de melhor havia, ao tempo, na Europa. Foram publicadas, por ordem do rei, muitas traduções de autores estrangeiros sobre fortificações e artilharia.

É assim que surge, em 1740, a "Milícia Prática do Manejo de Infantaria", dedicada ao rei e escrita por Bento Gomes Coelho, depois de um aprofundado estudo de táctica militar. Obra de grande mérito, é considerada uma das melhores do seu género.

Aos poucos, o rei "Magnânimo" foi substituindo os velhos mosquetes, já obsoletos, por espingardas de fecho de silex, acabando definitivamente com o morrão.

Foi nesta reforma geral que o Terço da Armada Real da Coroa de Portugal passou a denominar-se Regimento da Armada.

As tropas foram vestidas à francesa, com coloridos uniformes de bom pano da Flandres. Todavia, não lhes pagavam o soldo a tempo e horas, o que originava verem-se sentinelas a pedir esmola à porta dos quartéis, outros militares transformados em salteadores, outros ainda vendendo artigos do uniforme e outros, finalmente, desertando.

Estas anomalias viriam a ter fim no reinado de D. José, com a vinda do conde de Lippe. Para compensar as deserções, faziam-se levas que causavam descontentamentos por irem tirar aos campos os trabalhadores mais válidos.

O Regimento da Armada tinha o seu quartel no castelo da cidade, onde era rei e senhor.

Dois grandes artistas, o pintor francês Michel le Bouteaux e o gravador flamengo Rochefort, colaboraram na obra de Gomes Coelho, profusamente ilustrada com gravuras e desenhos de uniformes.

Mas, voltemos à história do nosso figurino.

Em 1950, o grande etnógrafo Francisco Lage adquiriu a um marceneiro de Vila Viçosa duas velhas arcas de sucupira, sem tampas, que este tinha comprado num leilão de coisas inúteis no Paço Real. Dentro delas, entre variadíssimas bugigangas, vários quadrados de lousa polida e algumas figuras pintadas e recortadas, montadas sobre um soco de madeira, de forma a poderem pôr-se de pé, à boa maneira do século XVIII, para as célebres "câmaras ópticas", tão apreciadas pela sociedade mandriona de setecentos.

Limpos os ladrilhos, verificou-se serem, dois a dois, fôrmas para fundição de pequenas figuras militares. Algumas tinham gravado "Simon Roualle, fécit", o que, segundo Gustavo de Matos Sequeira, significava ser seu autor Simon Roualle que, de Amsterdão, veio trabalhar no Paço de Queluz, como fundidor.

Diz a marquesa de Alorna que, quando menina, viu o príncipe do Brasil D. José, filho da rainha D. Maria II, brincar com soldadinhos coloridos, de estanho, fundidos por Roualle.

Ora, entre as raridades que tais arcas continham, estava precisamente um figurino militar — o nosso — pintado sobre cartão recortado, e montado sobre um soco de madeira onde está escrita a indicação de se tratar duma praça do Regimento da Armada, 1723.

Para terminar, uma pergunta: teria esta figura, e as outras encontradas nas arcas, pertencido ao príncipe do Brasil D. José?

Descrevemos agora a figura referida: o soldado enverga casaca rodada, verde, com forro e canhões das mangas amarelos. Na cabeça, o tricórnio fechado, antepassado do pequeno chapéu "à Frederica", que anos mais tarde, no reinado de D. José, o conde reinante de Shaumbourg Lippe, viria a introduzir no

Exército, após a organização de 1763. Ainda na cabeça, vê-se a cabeleira de linho branco, fiado. Nas pernas e nos pés, meias brancas de liga e sapatos, de pala militar e ponteira quadrada, com fivela de aperto, confeccionados com pele de bezerro. A posição da figura, primorosamente pintada, é a de quem vai iniciar o manejo. Sobre o ombro esquerdo, a espingarda de fechos de pederneira, com a coronha e o fuste pintados a tinta de "pao brasil", para evitar que a madeira fosse atacada por parasitas, quando embarcada. Correame de anta branca e a bolsa de couro curtido, tendo suspenso, sobre a pala, o polvorinho de pólvora fina para a caçoleta da fecharia. A bolsa ou patrona, tinha no seu interior um rectângulo de madeira, perfurado, de acordo com as espessuras dos cartuchos embalados em papel, "pelo que os soldados havia de ter bons dentes para poder rasgar o papel e pôr a descoberto a pólvora, para assim o introduzir no cano da arma, empurrando-o depois até ao fundo, junto do ouvido da câmara de explosão, com a vareta". Com a caçoleta cheia de pólvora negra, junto do ouvido, o fecho, segurando o silex, batia contra a patilha do esmerilhão, produzindo a chispa que ia fazer deflagrar aquela pólvora. Claro que todo este aparato bélico só era possível no Verão, porque no Inverno não havia guerras; a chuva molhava a pólvora, e as tropas lá iam procurar os quartéis de inverno, tão citados no nosso vasto historial militar. A patrona ou bolsa militar continha ainda o pente de corno (nome terrivelmente pejorativo, na época, pelo que militarmente se citava "um pente de tartaruga do Alentejo"). Evidentemente que o pente em questão se destinava a pentear a cabeleira de linho do soldado.

A figura tem ainda a particularidade de nos mostrar as suas costas, o que é bastante raro em figurinos desta época. Como elemento de estudo, vemos duas âncoras, possivelmente bordadas a linha amarela, nas abas da casaca, e o rabicho da cabeleira em trancelim, com o laço preto a ajustá-lo. Mostra ainda o dispositivo de suspensão do sabre e sabre-baioneta do respectivo "boldrié", enfiado nas bainhas de couro negro com ponteira de latão. Dois botões de metal amarelo encimam o terminal da abertura trazeira da casaca, acima do cinturão. De ambos os lados, bolsos de pala empresilhados a fio de lã, amarelo, com botões de latão. Como acima se disse, esta figura recortada, com outras, entre as quais um coche onde se vislumbra um personagem de alta cabeleira, de bofes, entre duas senhoras, possivelmente o próprio rei D. João V, constitui uma alta raridade documental, muito semelhante à que existe no Museu Histórico-Militar de Strasbourg que mostra, em figuras recortadas também, com soco de madeira, a entrada em Paris do rei Luís XV, com o seu cortejo de vasta figuração. Teria sido para uma representação figurativa semelhante?

Este Regimento da Armada é extinto quando, em 1750, o Regimento da Junta do Comércio passa a ser também Regimento da Armada, ficando desde então a haver dois regimentos — o 1.º e o 2.º Regimentos da Armada Real, também denominados Regimentos de Infantaria de Marinha.

(Reprodução proibida)

Alberto Cutileiro

N.º 101 / FEVEREIRO 1980 / ANO IX / MENSÁRIO 10$00

revista da ARMADA

Escola de Fuzileiros algo do que por cá se faz

(pág. 18)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
S. Mendes	**Efemérides Navais** Naufrágio do navio de salvação "Patrão Lopes"	4
M. Martinha	**Ciências, Artes e Letras** Diplomacia e Estratégia — duas artes afins	6
	Voz da Abita / Cartas ao Director	10
H. Bonjour	**Diz-me, Padre**	11
B. C. M.	**Recordando António Sérgio**	12
P. Machado	**Apontamento**	14
M. Horta	**Notícias Pessoais**	15
S. B.	**Histórias de Marinheiros** 14 — Dia de Joanetes	16
G. Brandão	**Filatelia**	17
L. Nunes	**Escola de Fuzileiros** Algo do que por cá se faz	18
	Desporto	20
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	21
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	22
	Curiosidades	23
	Reportagem	25
	Quarto de Folga	32
A. Cutileiro	**Evolução histórica dos uniformes na Armada (13)**	Contracapa

PORTE PAGO

REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C/alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade da Marinha

Redacção e Administração:
Edifício da Marinha
1188 Lisboa Codex
Telefone: 36 89 60

N.º 101/FEVEREIRO 1980/ANO IX

Preço de venda avulso 10$00

Assinaturas anuais:
Continente e Ilhas 100$00
Estrangeiro 210$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

Aspecto de treino na pista de lodo.

(Foto do 1.º-ten. FZ Nunes Loureiro).

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

Tudo como antes

A maior parte dos nossos leitores não sabe que os originais para cada número da Revista têm de ser entregues, por nós, para iniciarem o ciclo da sua publicação, com a antecedência de um mês.
Nestas condições, não é de estranhar que alguns assuntos venham a lume um pouco desfasados...
É o caso desta *nota* que, sendo escrita logo a seguir às festas do Natal e Ano Novo, apenas pôde ser publicada neste número de Fevereiro.

Não acredito, por me parecer impossível, que haja alguém vivendo neste mundo, dito civilizado, que não tenha participado, directa ou indirectamente, nas comemorações do Natal e do Ano Novo.
Também me custa muito a crer que haja alguém que não tenha pensado, mais ou menos profundamente, no significado de umas e outras.

Quanto a mim, compreendo perfeitamente o Natal, e penso que todos o compreendem também. Comemoram os cristãos o nascimento de Jesus e comemora toda a gente a grande festa da família. Dele, alguma coisa fica...
Mas, quanto ao Ano Novo, nunca o compreendi, nem compreenderei. Parece-me completamente vazio de sentido.
Comemorar, ou festejar, o quê?
O ano que passou? Porquê, se não deu razões para isso? O ano que entra? Porquê, se ninguém sabe o que vai ser?

Acabaram as festas. Chegou o dia 2 de Janeiro e... tudo ficou na mesma: gente boa e gente má... gente rica e gente pobre... gente que trabalha e gente que nada faz... gente farta e gente com fome... gente doente e gente sã... gente que nasce e gente que morre... gente com esperança e gente desiludida... Tudo exactissimamente como antes!

Custa a crer que, num país com o nível económico do nosso, tenha havido *passagens de ano* que custaram alguns contos de réis... por cabeça.
Para festejar o quê?!

C/alm.

N.R. — Na hora de fechar os originais para entrega, tivemos a dolorosa notícia da tragédia que se abateu sobre algumas ilhas dos Açores e que roubou a vida a dezenas de compatriotas que já não tiveram um novo ano.
Não queremos deixar de exprimir a nossa profunda mágoa, esperando que a solidariedade humana possa levar o necessário lenitivo a toda a população atingida pelo cataclismo de 1 de Janeiro de 1980.

Naufrágio do navio de salvação "Patrão Lopes"

Foi no dia 29 de Fevereiro de 1936 que teve lugar o encalhe, seguido de naufrágio, do navio de salvação da Armada "Patrão Lopes", do comando do capitão-tenente Fernando Amor Monteiro de Barros.

O destino fez com que um navio que participava galhardamente em numerosos serviços de assistência e salvação, por vezes em condições difíceis e arriscadas, viesse a perder-se, ingloriamente, por falta da conveniente e oportuna assistência.

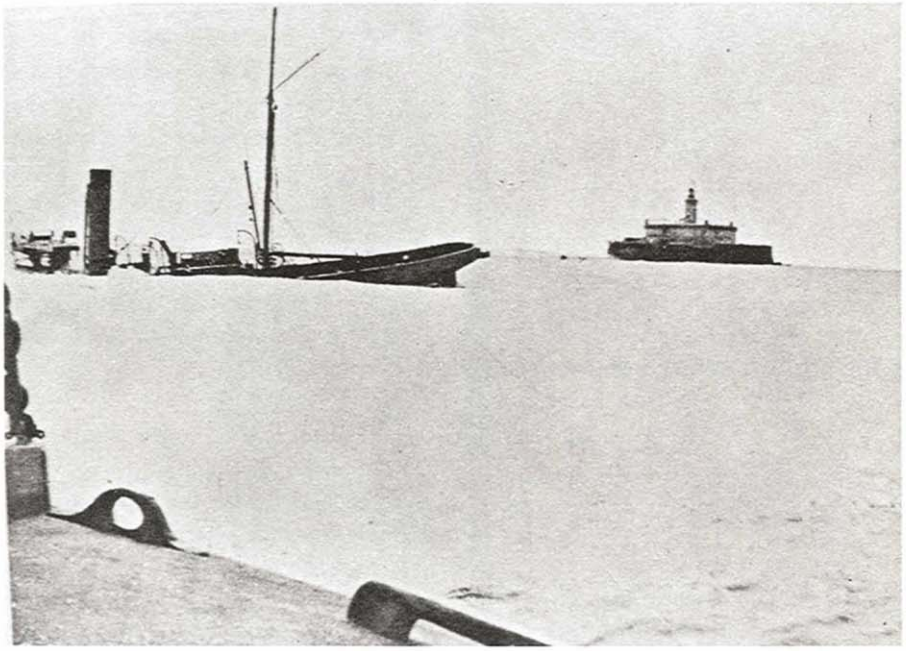
No nosso meio naval, o comandante Amor de Barros era considerado um profissional de larga experiência, elevados conhecimentos e aguda inteligência. Além disso, era dotado de uma notável compleição física que lhe permitia actuar em circunstâncias que para os outros eram extremamente penosas.

A sua acção a bordo deste navio valeu-lhe, entre os camaradas, a alcunha significativa de *pano de amostra da Marinha.*

Dos muitos e importantes serviços de assistência e salvação que fez, são de salientar os seguintes: ao vapor "Desertas", ao hidroavião "Infante de Sagres", ao lugre "Alberto", ao navio-motor "Audaz", ao "Pátria 3.º", aos navios italianos "Walmat" e "Doride", aos navio e submarino franceses "Henry Marie" e "Perseu", ao navio holandês "Ares", ao vapor "Cabo Verde", etc.

Como se desenrolaram os acontecimentos que conduziram à perda do navio?

Na manhã do dia do naufrágio, o navio recebera ordem para sair em busca de uma embarcação abandonada pelo navio-balizador "Almirante Schultz", a cerca de 12 milhas a norte do cabo da Roca, que constituia perigo para a navegação.



O "Patrão Lopes" naufragado junto ao Bugio.

O tempo era de aguaceiros, vento frescalhão de Noroeste e vaga cavada do mesmo quadrante.

A embarcação fora avistada, já inundada.

Cerca de três horas navegadas, o "Patrão Lopes" cruzou com o rebocador "Record", do porto de Lisboa, que abandonara, pouco antes, à deriva, a embarcação do "Schultz" e uma barcaça de nome "Franz" que trazia a reboque.

Continuando a navegar para Norte, o "Patrão Lopes" avistou a referida barcaça e, dado que esta constituia, pelo seu porte, maior perigo para a navegação do que a embarcação do "Schultz", o comandante Amor de Barros resolveu passar-lhe reboque, o que conseguiu com grande dificuldade.

Tendo sido impossível, devido ao mar reinante, içar o salva-vidas que tinha arriado para passar o cabo de reboque à barcaça, seguiu a reboque desta, de regresso a Lisboa.

À noite, e por altura do preia-mar, encontrava-se o "Patrão Lopes" no ponto de cruzamento dos dois enfiamentos de luzes, Esteiro-Gibalta e S. Julião-Belém, a 2800 metros de distância de S. Julião e 2200 do Bugio. Impunha-se encurtar o reboque que vinha com 200 metros, ou passá-lo para *de braço dado,* para entrar o porto.

O comandante Amor de Barros optou pela segunda alternativa e, por alturas da Ponta Salmodo, começou a faina de safar defensas e espias, faina que, em condições normais, costumava levar 30 a 45 minutos. Neste caso, in-

felizmente, por o navio estar com a guarnição incompleta e ter a bordo alguns homens menos adestrados, devido a substituições recentes de pessoal, a faina prolongara-se para o dobro, altura em que o navio bateu no fundo, junto ao Alpeidão, devido a um repentino e violentíssimo estoque de água da vazante.

Outro imprevisto resultou do facto de se ter quebrado a amarra, ao largar o ferro, o que passou inicialmente despercebido, tendo o navio ido à garra, sem aproar à corrente, não permitindo utilizar a máquina para vencer o estoque de água.

A bordo, desde o comandante ao grumete e do convés à máquina, ninguém perdeu a serenidade e o sangue-frio, tão necessários naquelas situações de emergência. Descaindo de través sobre os baixios, o navio ficou em situação difícil.

Com o baixar da maré, a rebentação cresceu e os cachões tornaram-se mais violentos. O navio começou a ser inundado. Com as oportunas ordens do comandante começaram a ser tomadas as providências para espiar ferros e ancorotes e preparar espias para safar o navio.

Só cerca de três horas após o encalhe chegaram os primeiros socorros, isto é, apareceu o rebocador "Vale de Zebro", do Arsenal da Marinha e, seguidamente, o vapor dos pilotos "Comandante Milheiro", o rebocador "Cabo Raso", da A.G.P.L., e o salva-vidas "Almirante Castilho", do I.S.N.

O "Almirante Castilho" foi, aliás, a única e verdadeira assistência material e moral que o "Patrão Lopes" tivera, como veio a verificar-se posteriormente.

O "Vale de Zebro" foi incumbido de puxar a barcaça "Franz" na direcção de S. Julião mas, não o conseguindo, desistiu, sem que qualquer dos outros presentes o tentasse fazer. O "Cabo Raso" não trazia, inicialmente, o mínimo de material necessário para prestar qualquer assistência. Por tal razão regressou a Lisboa, para ser apetrechado.

No seguinte preia-mar seria a ocasião de tentar o desencalhe.

O navio, chegado esta hora, esteve a flutuar em toda a sua extensão, apesar de ter atingido a inclinação de 20° no baixa-mar.

Aspecto de trabalhos de salvamento do "Patrão Lopes".

O "Cabo Raso" limitou-se a fornecer uma curta espia ao "Patrão Lopes", que havia preparado duas espias, com o comprimento total de 400 metros. Do chicote destas ao da pequena espia do rebocador distavam apenas 4 braças, mas o "Cabo Raso" não se moveu!

Que pensar de tudo isto?! Por quatro braças não se manilharam as espias e por quatro braças se deixou perder um navio!

Passou, entretanto, o preia-mar. A água dá para baixo e a situação começa a agravar-se rapidamente.

A barcaça, com os escotilhões já arrancados e inundada pela rebentação que embarcara, cai sobre o "Patrão Lopes" e afunda-se de proa, de encontro a ele, abrindo-lhe um grande rombo na altura da casa das caldeiras.

A água entra em todos os compartimentos e o navio adorna a estibordo. Fatalidade e falta de assistência...

O comandante Amor de Barros foi julgado em Conselho de Guerra, sendo absolvido.

A sua defesa foi feita magistralmente pelo então capitão-tenente Álvaro de Freitas Morna e precedida de interessantes considerações e apreciações dos almirantes Pereira da Silva e Jaime Afreixo.

José Agostinho de Sousa Mendes
Cap.-m.-g.

Ciências Artes e Letras

Diplomacia e estratégia duas artes afins

Toda a arte militar se pode transformar em simples prudência, cujo objectivo principal, será impedir que o equilíbrio instável se torne uma ameaça para nós e evitar que o estado de semi-guerra se transforme numa guerra total.

Clausewitz

Estas palavras podem servir de introdução a um estudo de estratégia nuclear (nos seus elementos técnicos e nos seus dados políticos), desde que a semi-guerra seja considerada, como tendo tomado desde 1945, sucessivamente, as formas de "guerra fria", "coexistência pacífica" e "guerra total", de que o progresso das armas de destruição maciça permite avaliar a amplitude.

Não é a primeira vez na história da humanidade que a ausência oficial de guerra não corresponde a uma verdadeira paz, e se fosse declarada uma guerra total, não seria a primeira, pois uma guerra é total na medida dos meios utilizados por aqueles que a conduzem.

Contudo, a situação presente não pode ser estudada em função de precedentes históricos, por duas razões fundamentais:

— O universalismo a que pretende chegar o comunismo, fundamento ideológico da política externa soviética, opõe-se a que se possa chegar a uma paz baseada em compromissos, como sucedia no passado.

— As armas anteriores às nucleares, qualquer que fosse o seu poder de destruição, apenas podiam bater objectivos limitados — dispositivos militares, centros urbanos, centros económicos — enquanto as novas armas, ao pé das quais as bombas de Heroshima e Nagasáqui não passam de brinquedos, podem destruir populações inteiras.

Desde as origens da humanidade que a guerra representa uma das constantes da história, e grande número de situações apenas pode ser apreciado, em função dos conflitos que as geraram. Não há dúvida de que a Europa cristã pensava que a guerra entre os homens era um tremendo mal, e que a solução dos diferendos não podia nem devia ser abandonada à solução do mais forte. Para todo o humanista cristão, em vésperas da Reforma, a guerra era a própria negação da razão do humano — mas as condenações de Erasmo e de Thomas More, não poderiam deixar de ser influenciadas por um avanço tecnológico, por uma revolução no armamento que contribuisse para destruir as restrições impostas pelas tradições e costumes medievais: concebida para as espadas, as lanças, os arcos e as armaduras, a cavalaria dificilmente poderia sobreviver às balas, aos obuses e às bombas.

O pensamento cristão, profundamente influenciado pela distinção de Santo Agostinho, entre a cidade de Deus e a cidade do homem,

se bem que a guerra fosse um mal e um mal anti-cristão, resignou-se à fatalidade dalgumas guerras neste mundo em que os homens são condenados a viver.

Contudo, a partir das guerras do século XVI, tornou-se mais difícil ao espírito cristão conciliar com a sua mentalidade as guerras organizadas de então. Ao mesmo tempo, tornava-se mais real e mais vital para os europeus, como objectivo imediato do pensamento e da imaginação, o mundo da eternidade. Como citava um obscuro francês, no meio das guerras religiosas: *Que coisa impediosa é esta guerra! Acredito que se os Santos do Paraíso, viessem à guerra, rapidamente se transformavam em diabos.*

A concepção de "guerra justa", poderosa para o homem medieval, tornou-se cada vez mais contraditória, e se a guerra com as armas de fogo mudou os homens, os combates perderam todo o valor jurídico, moral e religioso.

Contudo, embora se tenha gerado o desgosto e mesmo o horror pela guerra, o facto é que a paz não se instalou no mundo.

I — OS FUNDAMENTOS DA PAZ

No seu livro "De jure belli et pacis", Hugo Grotius esforçou-se por fornecer uma base natural e legal às restrições a impor aos beligerantes. Ao mesmo tempo, na "Le nouveau cynée", Emeric Crucé ia mais longe: pretendia que a paz aparecesse como um fim acessível, antes da vida eterna, o que para os cristãos continuava a ser o seu verdadeiro destino. Antes de Santo Agostinho, os cristãos tinham esperado que uma vez todos os homens convertidos, a paz reinasse no mundo. Contudo, a sociedade cristã medieval, não alimentava a esperança dum mundo pacífico, salvo para o clero a quem devia ser interditado verter sangue; a ideia da paz universal foi ressuscitada por Crucé, desta vez fundada no progresso da razão e na melhoria das condições económicas depois do século X, devendo também os estados não cristãos ser admitidos em pé de igualdade. O futuro da paz, parecia então assentar nas restrições racionais da guerra, formuladas por Grotius e que Spinoza aplicou no campo de batalha, quando da capitulação de Breda em 1625.

Assentava também na mudança das ideias económicas preconizadas por Crucé. Estas ideias vieram a ser dogmaticamente aceites em 1776, com a publicação de "La Richesse des Nations" de Adam Smith; neste intervalo de tempo a Europa evoluiu para uma comunidade de ideias, de sentimentos e de experiência histórica, se bem que esta última fosse temporariamente esquecida durante as guerras religiosas.

Esta evolução não devia contudo conduzir à paz, e a história continuou largamente dominada pelas guerras. É certo que Waterloo foi a última grande batalha travada na Europa, até que em 1870, cinquenta anos mais tarde, as tropas alemãs atravessaram a fronteira; é certo que, durante os 40 anos que separaram Waterloo da Guerra da Crimeia, nenhum grande estado europeu se envolveu em guerra importante.

O que principalmente ajudou a Europa a manter-se tanto tempo em paz, para além do sistema de alianças mantido por Metternich, foi a poderosa tradição intelectual do século XVIII, responsável pela Revolução Francesa e ainda pela Restauração de 1815.

Este ideal humano, da era das luzes, foi renovado e desenvolvido nos cinquenta anos que se seguiram a 1815.

Falando de unanimidade de pontos de vista dos homens de letras, entre 1750 e 1850, Julien Benda nota, que os doutrinadores políticos, Montesquieu, Mablys, Rousseau, Bonald, Maistre, Comte e os textos das constituições do seu tempo, se ocupam todos eminentemente da paz e, mesmo os menos democratas, apenas aceitam a guerra como um acto de defesa por parte dos estados. Kant chegou mesmo a preocupar-se com a organização da paz, que devia resultar da evolução dos homens e da sua história; o seu "Projecto de Paz Perpétua", assentava na ideia de que, a despeito do mal inerente à natureza humana, os homens seriam capazes, graças ao progresso da cultura, de agir cada vez mais em conformidade com a aproximação da perfeição moral, afirmando que um mundo de verdade absoluta, moral e intelectual,

existe independentemente da matéria, do espaço e do tempo, e que tem de se impor a todos os humanos, porque as suas faculdades racionais se elevam acima da sua condição material, permitindo-lhes apreender os princípios absolutos do direito e da justiça.

Kant, muito próximo dos pensadores gregos e escolásticos, aceitava a ideia de Spinoza de que a paz é uma virtude moral.

Assim, a paz, depois de ter sido concebida como uma das expressões terrestres de fé cristã, depois de ter sido em seguida mantida pela força (e por uma certa ordem política, o que explica a chamada Santa Aliança), era considerada como devendo e podendo resultar duma melhoria constante dos homens e duma tomada de consciência, mais a mais afirmada pelos imperativos da razão; esta última ideia implicava uma organização internacional. Depois da paz pela fé e da paz pela força, *chegamos à concepção da paz pela lei.*

Esta concepção manteve-se em vigor, até ao limiar da I Guerra Mundial. Com efeito, a guerra de 1914-18, explica-se como o resultado da violação pela Alemanha das regras do Direito Internacional, trazendo entre outros resultados, a instituição dum sistema político-jurídico, destinado a prevenir, impedir ou mesmo aplicar sanções a novas violações daquelas regras.

A ideia da paz pela lei, concretizava-se pelo nascimento duma organização, fundada segundo os princípios da segurança colectiva; passou-se o mesmo nas vésperas da II Guerra Mundial. Sem dúvida que a Organização das Nações Unidas difere profundamente em certos aspectos da Sociedade das Nações, mas os princípios básicos são os mesmos. E assim, a II Guerra Mundial, pode ser explicada como resultado de nova violação das regras do Direito Internacional pelo III Reich, parecendo que bastaria reforçar o sistema internacional,

conferindo mais possibilidades de acção à Sociedade das Nações, uma vez que os seus princípios não foram afectados por este conflito.

Os horrores acumulados de 1939 a 1945 foram tais, que a ideia duma nova guerra foi posta de parte, e os Aliados, antes mesmo de chegar à vitória final, esforçaram-se no sentido de montar uma organização político-jurídica destinada a evitar uma nova conflagração, ou seja, que permitisse regular através de negociações os diferendos entre os Estados; não faremos aqui a história das Nações Unidas; devemos contudo lembrar-nos que, esta organização assentava no entendimento entre os chamados "Grandes". Ora este acto de fé (acto de fé com efeito, porque a simples consideração da lei geral de dissociação das alianças e da permanência da ideologia comunista, conduziria a uma atitude diferente), não resistiu à prova dos factos, e o mundo não tardou a conhecer uma "guerra fria", donde nos podíamos até interrogar, se ela seria o prelúdio ou a substituição da guerra total.

O receio da guerra reapareceu, agravado pelo conhecimento dos efeitos das novas armas; a possibilidade duma guerra, permanece inserida no problema político e, por consequência, lado a lado com os esforços desenvolvidos para assegurar a manutenção da paz — uma paz doravante fundada sobre o medo.

Passaram a desenvolver-se esforços constantes para adoptar os conceitos estratégicos às possibilidades oferecidas pelo progresso efectuado no campo dos armamentos. Estratégia e diplomacia continuam a ser os dois termos essenciais de todo o problema político.

II — A PREOCUPAÇÃO ESTRATÉGICA

Clausewitz definiu a estratégia como: a arte de utilizar as batalhas como meio para atingir o fim da guerra. Por outras palavras: a estratégia estabelece o plano geral da guerra, determina o desenvolvimento previsível das diferentes campanhas que compõem a guerra, e estabelece as batalhas que haverá que travar ao longo de cada uma das campanhas (1).

Esta definição é muito incompleta, por limitar a estratégia à simples utilização das batalhas, o que implicaria ser a batalha o único meio pelo qual pode ser atingido o fim estratégico — permitindo a alguns discípulos de Clausewitz confundir os meios e o fim, e concluir que na guerra, todas as restantes considerações se devem subordinar à procura da batalha, ou seja, sempre da solução pelas armas.

De facto, estratégia e diplomacia formam um todo indivisível; o próprio Clausewitz fez notar: *A guerra deve corresponder inteiramente às intenções políticas, e a política adaptar-se aos meios de guerra disponíveis.* A escolha duma estratégia depende portanto das finalidades da guerra e dos meios disponíveis.

Não há nenhuma diplomacia isenta de preocupações estratégicas, não podendo nunca dissociar-se das consequências estratégicas que pode desencadear; inversamente, nenhuma estratégia pode ser imaginada, sem a necessária consideração de princípios e objectivos políticos.

Liddell Hart deu a seguinte definição de estratégia: *A arte de distribuir e utilizar os meios militares para prosseguir os fins da política.*

Com efeito, a estratégia não trata somente dos movimentos dos exércitos, mas também dos seus efeitos, e quando posta em marcha a máquina militar num combate efectivo, os dispositivos preliminares já pertencem à táctica.

Contudo, a partir de 1945, deu-se uma alteração considerável em todo este conjunto de complementaridade político-estratégica.

Com efeito, enquanto antes da era atómica, não se imaginava o uso de armas a não ser consoante as circunstâncias, hoje, em qualquer tipo de conflito, pensa-se imediatamente no arsenal termo-nuclear, incluindo os equipamentos nucleares tácticos.

Enquanto noutros tempos o volume das forças envolvidas e o coeficiente de mobilização, determinavam a natureza do conflito, esta é hoje determinada pelo tipo das armas utilizadas, o que significa que a condução da guerra será cada vez mais política, e que não deve deixar-se aos chefes militares a possibilidade do emprego de qualquer arma, para ganhar a guerra por qualquer preço; a noção de vitória mudou também profundamente, pois um país, mesmo vitorioso, sofrerá sem dúvida destruições irreparáveis.

É contudo certo que as questões anteriores continuam a pôr-se: respeitam, por exemplo, à fracção das forças a mobilizar em permanência; às eventualidades estratégicas em relação às quais deve ser concebida e aplicada a política militar e às missões que a política pode ser levada a confiar às Forças Armadas. Mas outros factores novos se vêm juntar aos anteriores: respeitam aos tipos da guerra (a distinguir segundo as armas utilizadas, a possibilidade dum estado se preparar para todos os tipos de guerra ou somente para algumas dentre elas, a ligação a estabelecer entre os complexos militares chamados a participar nos diferentes tipos de guerra possível).

Assim, muito mais do que na época ante-nuclear, a diplomacia arrisca-se a tornar-se prisioneira de mecanismos militares que não pode desmontar, que pode ou não accionar, mas que não pode modificar.

Os chamados "retardos críticos" para uma decisão, passaram de dias para apenas alguns minutos, e o automatismo da electrónica, reduz grande parte da vontade humana.

Tudo isto no momento em que se preconiza a substituição do direito pela força nas relações internacionais, leva-nos a compreender a extrema gravidade do problema que pode levar à ruptura dos elos jurídicos, dando-nos assim conta de que a guerra, se surgir repentinamente, se arrisca a atingir violência desmesurada — o que levará ao próprio fim, ou seja, à destruição mútua dos dois campos em confronto. Este é um elemento novo na conjunção estratégico-política.

Será que a contradição entre a lógica técnica da guerra total e a lógica jurí-

---

(1) B.H. Liddell Hart, "História Mundial da Estratégia" — pág. 365.

dico-moral da guerra considerada como crime, se pode definir?

Julgamos não se poder responder a esta questão, sem levar bem em conta o que é hoje concretamente a diplomacia.

Seria fácil estabelecer uma linha de raciocínio em função dum país "A" e dum país "B", possuindo meios militares mais ou menos equivalentes, separados por pontos de vista e interesses diferentes, mas considerando qualquer deles que a sua coexistência pacífica é possível, sem abdicarem dos seus pontos de vista. A actual situação não é tão simples, dado o expansionismo ideológico soviético. É certo que a URSS não pode de modo algum aceitar a ideia da sua própria destruição, mas pode contudo imaginar que esta destruição nunca se dará, se souber combinar habilmente os recursos da sua diplomacia, com os do seu aparelho militar; constrangem assim aqueles que recusam submeter-se ao seu expansionismo, a estabelecer dispositivos militares, aparecendo assim uma estratégia nuclear, mesmo no tempo em que tudo era a favor da promoção da paz; a bipolarização das forças e vontades mundiais não poderia ficar sem expressão estratégica. Por outras palavras, a noção de agressão permanente, consubstancial à ideologia comunista e por conseguinte à diplomacia soviética, fez com que o Ocidente estabelecesse uma estratégia de duplo objectivo: dissuadir a União Soviética de desencadear uma agressão e, se tal objectivo falhasse conduzir uma guerra.

O primeiro objectivo é determinado pela vontade da paz, o segundo, de evitar a amplificação apocalíptica dum conflito.

Sendo a paz universal impossível (o problema proposto por Kant não tem solução), em virtude do universalismo a que aspira o comunismo, o problema que se põe é o dos meios a utilizar para evitar uma guerra ou, se necessário, o dos meios para a conduzir: Maquiavel substitui assim Kant. Em si mesmo o emprego da força não é imoral e a sua utilização pela justiça, foi sempre considerada conforme a moralidade.

Na época da "guerra fria" a estratégia ocidental tinha duas finalidades: evitar o desencadear duma guerra que fosse provavelmente amplificada até ao apocalipse termo nuclear e não sucumbir se este esforço falhasse. Aquando da coexistência pacífica, os dois "Grandes" esforçaram-se para estabilizar o seu equilíbrio nuclear, a fim de manter a paz por dissuasão natural e mútua; entretanto os seus aliados inquietos pela sua aliança tácita, seguiram estratégias singulares que se arriscaram a perturbar esse equilíbrio.

Na actualidade há novamente tendência (pelo menos oficial) para o equilíbrio, de que o recurso a negociações recentes pode ser prova. Vejamos contudo se o futuro próximo o confirma, não esquecendo conflitos convencionais localizados, que no caso dum entendimento, teriam também tendência pelo menos para um abrandamento.

Magalhães Martinha
Cap.-frag.

Boas Festas

Agradecemos e retribuimos as Boas Festas que tiveram a gentileza de nos enviarem as seguintes entidades:

Adelino Nunes Diogo, Espinho; Agostinho Fardilha, Esmoriz; 1.º-sarg. CE João Lopes Neves, Coimbra; Abel Joaquim Valtelhas, Cova da Piedade; Sarg.-aj. AP José Martins Pinho, Cavião; António José Cardoso, Senhora da Hora; José da Silva Ribeiro, Alburitel; Cabo S João Baptista Simões, Funchal; António Henriques de Melo, Campo de Besteiros; Arlindo Fernandes, Serrinha; Cabo A Francisco O. Latoeiro, Campo Maior; v/alm. Roberto Ivens Ferraz de Carvalho, Lisboa; Joaquim Martins de Azevedo, Portimão; Joaquim António Gonçalves, Matosinhos; v/alm. Pedro Fragoso de Matos, Estoril; Vitorino Ascenção Bácio Guedelha, Albufeira; Fernando de Jesus de Almeida, Lisboa; Miguel de Lencastre, Porto; cap.-ten. Pedro Miguel Peixoto Correia do Amaral, Horta, Açores; v/alm. António Manuel Vasco da Gama Braga de Sá Teixeira, Oeiras; António Dias Adrego, Maceda; Domingos Ferreira da Cruz, Maia; D. Margaret Castanheira Pinto, Santa Comba Dão; Manuel Pires dos Santos, Póvoa de Sto. Adrião; António Lourenço Pereira Martins, Oliveira de Azeméis; David da Silva Martins, S. Martinho do Campo; 1.º-sarg. T Orlando Soares Pimenta, G1EA; Jorge M. Romão, Leça da Palmeira; cor. Victor Grigoras e esposa, adido militar da Roménia, Lisboa; Polícia Judicária, Lisboa; "Mais Alto", Lisboa; António de Sousa Almeida, Lisboa; c/alm. AN Renato de Brito, Lisboa; Liga dos Combatentes (Deleg. de Oeiras); cor. Marius Andone, Biblioteca Central do Ministério da Defesa Nacional, Bucareste, Roménia; João Pereira, Pousade; cabo L José Oliveira dos Santos, NRP "Alm. Magalhães Corrêa"; Liga dos Combatentes (Deleg. de Alcácer do Sal); Amorim José, França; Revista "Humanidade", da Cruz Vermelha Portuguesa; Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos — Departamento de Pilotagem do Porto de Lisboa; 1.º-ten. SG Manuel Domingues, G1EA; Direcção do Grupo de Amigos do Museu de Marinha, Lisboa; Distrito de Recrutamento e Mobilização de Setúbal; cap.-ten. Manuel M. M. Pereira de Menezes Pinto Machado, Lisboa; Joaquim da Silva Nogueira, Sesimbra; 2.º-ten. SG Fernando Gama Brandão, Amadora; sarg.-aj. L António Fernandes Gomes, Amadora; 1.º-ten. SG Manuel do Nascimento, Porto; sarg.-aj. T Joaquim de Sousa Teixeira, Mem Martins; António José Martins Ferreira, ex-mar. A, Queluz; Hermenegildo; Alberto Fernando de Vasconcelos Guimarães, Espinho; Liga dos Combatentes (Delegação de Monção).

Voz da Abita

Cartas ao Director

EM DESTAQUE

O 1.º-ten. SG José Marques Curado, filatelista que já se havia distinguido na I Exposição Filatélica da Armada, organizada pela "Revista da Armada" em 1973, na qual obteve o 1.º prémio (em igualdade com outro concorrente), com felicitações do júri, na modalidade temática, viu agora a sua colecção "A embarcação — Da pré-história aos nossos dias" — ser premiada com a medalha de bronze na 3.ª Exposição Mundial de Filatelia Temática — BRASILIANA 79 — ocorrida em Setembro findo no Rio de Janeiro.

Já em 1978, havia sido distinguido com igual galardão, com a mesma colecção, na LUBRAPEX 78, efectuada igualmente no Brasil. As nossas felicitações ao 1.º-ten. SG José Marques Curado. Marques Curado.

Dos nossos leitores e amigos, recebemos a seguinte correspondência:

De Fernando M. Barbosa, Porto, uma carta saudando todos os "filhos da escola" voluntários de Janeiro de 1926, bem como todos os camaradas que frequentaram o curso de marinharia e sinais da 2.ª viagem da antiga "Sagres" — 1927-28.

N. R. — Ficamos à espera da colaboração prometida.

De Mário C. Serrão, ex-1.º-gr. C, Danbury, Conn., USA, uma carta de que transcrevemos: *(...) Há tempos, em conversa com um grupo de colegas de trabalho, todos eles americanos, calhou falarmos sobre barcos e, então, disse-lhes que a atracção n.º 1 do desfile de navios comemorativo do bicentenário da independência dos E.U.A., em 1976, havia sido a "Sagres".*

Uns calaram-se, outros riram-se, e houve um que me disse ter a América dezenas de barcos antigos, semelhantes ou talvez melhores e mais bonitos que a "Sagres" mas, quase todos em doca e cuidadosamente preparados para servir de museus, bibliotecas, turismo, etc. (Pessoalmente sei que existe por aqui bastante disso, mas duvido dessas belezas descritas pelo mesmo cavalheiro...).

No dia seguinte, o sujeito voltou com vários prospectos, entre os quais o que junto a esta carta, confirmando as afirmações da véspera.

"Estás a ver? Não te disse? Olha, aproveita o fim de semana e vai visitar este local!..."

Olhei os prospectos. Precisamente o que ele mais questão fez em expor aos presentes, é o que tem na fotografia a nossa "Sagres".

Como é de calcular, ri de satisfação. Mas tendo as dúvidas perdurado, no dia seguinte mostrei-lhe outra fotografia da "Sagres", com a bandeira içada. Todos se renderam... e o tal cavalheiro perdeu... a fala.

Aproveito e envio saudações para todo o pessoal da nossa querida Revista e também a todos os camaradas e amigos que aí deixei, e são bastantes.

De Luís António Casdinho Rato, Beja, uma carta de que extraímos: *(...) Gostaria também de informar de que nunca deixarei de ser assinante da Revista (...). Era meu desejo efectuar o pagamento de uma só vez de várias assinaturas, só o não faço devido aos constantes aumentos de matérias-primas, e de todo o aumento do custo de vida, razões que mais tarde ou mais cedo elevarão também o preço da Revista (...).*

N. R. — Vários assinantes têm pedido para pagar vários anos antecipados. Sobre o assunto, esclarecemos não podermos aceitar esse sistema por complicar o nosso expediente. Continuamos a incluir no penúltimo número da assinatura o aviso recordando a renovação da assinatura.

Do cadete Jorge Manuel P. Silva Paulo, Lisboa, a seguinte carta:

Desde 7 de Setembro último que pertenço à Armada portuguesa! Fui admitido após concurso para o curso de engenheiro maquinista naval da Escola Naval.

Sou portanto muito novo na Armada (um mancebo!), mas já algumas coisas sei, e uma delas, por questão de informação, ética e tradição militar, é que devo assinar a "Revista da Armada".

Não é desconhecendo-a que me decido a assiná-la. De facto, já li umas duas dezenas de números dessa Revista e deixaram-me uma impressão muito positiva e é com muito agrado que formalmente me declaro assinante anual da "Revista da Armada".

Não estou bem a par do que mais tenho que fazer nesse sentido, nomeadamente pagamento e formalidades para que a dita me "entre" em casa todos os meses. E por isso, junto com o número de Novembro gostava que me informassem o que terei que fazer concretamente.

Como disse, considero-me assinante, a partir do número de Novembro. Gostaria também de saber onde posso consultar os números anteriores já editados, pois estou interessado em alguns exemplares e em adquiri-los, só não sabendo quais.

N. R. — Todos os números atrasados da Revista podem ser consultados ou adquiridos na nossa Secretaria.

De António de Sousa B. Almeida, ex-mar. A 97475, Lordelo, uma carta de que transcrevemos: *(...) Quanto à renovação da assinatura da Revista, tenho muito gosto e orgulho em fazê-la. Adianto mais que ela é para mim a revista da saudade.*

De todo o tempo que passei na Armada, um ano em curso e outro embarcado na corveta "Augusto Castilho", tenho recordações que jamais esquecerei (...).

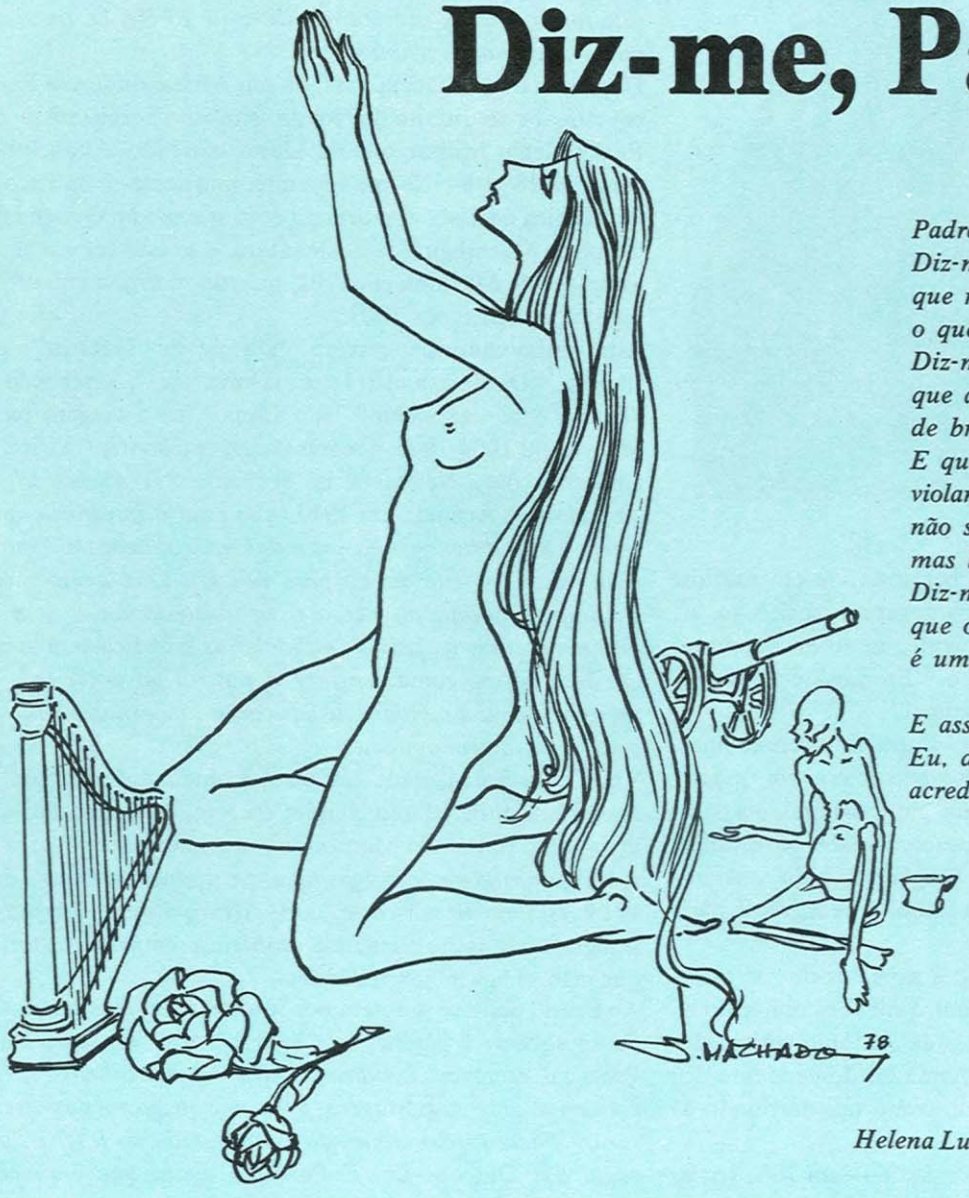
Do 2.º-mar. V. António Costa da Silva, a carta que transcrevemos: *Sou condutor e ordenança da Revista da Armada. Escrevo esta carta no intuito de alertar os camaradas para um trabalho que podem fazer fora das horas de serviço, com fins humanitários e... também compensadores. Eu também passava as horas de folga no bar ou na caserna mas, um dia fui abordado por alguém que me perguntou se queria trabalhar como condutor de ambulâncias.*

Depois de hesitar, pois perguntava a mim mesmo se seria capaz, fui. Conduzo ambulâncias do "115" e não estou arrependido.

Tenho enfrentado grandes problemas, tenho posto a vida em jogo várias vezes, mas sinto-me compensado. Ajudo o próximo, que é uma coisa que pouca gente faz na nossa terra...

De Mário Manuel Belchior, Cova da Piedade, uma carta de que transcrevemos: *Venho por este meio manifestar o meu apreço e admiração pela vossa Revista. Quando me falaram na "Revista da Armada" fiquei desejoso de a conhecer. Mas, qual não foi o meu espanto quando um amigo meu ma mostrou. Nunca pensei que ela fosse tão interessante! (...).*

Diz-me, Padre!



Padre!
Diz-me, em tuas palestras,
que não é fome
o que nos invade.
Diz-me!,
que a guerra não passa
de brincadeiras de crianças.
E que as manchas coloridas
violando o corpo dos jovens,
não são sangue,
mas lindas rosas vermelhas.
Diz-me!,
que o som do canhão
é uma música dulcíssima.

E assim te escutando, padre!
Eu, de olhos maravilhados,
acreditarei em ti!...

Helena Luísa Miranda Coentro Bonjour
Funcionária da DSEC

Recordando António Sérgio

António Sérgio, oficial da Armada.

Quem foi António Sérgio? Esta pergunta, se em muitos não encontra resposta, em outros sugere o sociólogo, o filósofo, o pedagogo e, naturalmente, o autor de duas obras recentemente reeditadas — os "Ensaios" e a "Breve interpretação da História de Portugal".

Para este alheamento em relação a um intelectual português dos maiores, com uma actividade de escritor que se estende de 1908 a 1957, centrada em Portugal, na sua história, na sua literatura, na educação do seu povo, uma razão existe — a de António Sérgio ter sido um inconformista político, obrigado ao exílio, à censura, à não divulgação dos seus textos.

Não é, contudo, para nenhum destes aspectos que se quer chamar a atenção, mas para um outro menos conhecido e que a nós, Marinha, respeita — o de António Sérgio de Sousa Júnior ter sido oficial da Armada, descendente de gerações de marinheiros ilustres e, como tal, destinado à vida do mar.

Nascido em Damão — Índia Portuguesa — em 1883 (viria a morrer em Lisboa em 1969), era filho de António Sérgio de Sousa, então capitão-tenente da Armada Real, e neto paterno do grande almirante visconde de Sérgio de Sousa que foi, sucessivamente, governador do distrito de Moçâmedes, governador-geral, interino, de Angola, governador de Macau e governador-geral da Índia Portuguesa onde morreu, em 1878. Pelo lado materno, seu bisavô fora *o célebre Henrique Carlos Henriques, que tanto se distinguiu no mar e na terra no tempo do vice-reinado do marquês de Alorna,* segundo as próprias palavras de António Sérgio que, de sua família, diz: *de fidalgos cavaleiros da Casa Real: meu Pai, desde muitos anos, ajudante de campo honorário de El-Rei; meu Avô, pelos meados do século, preceptor militar de El-Rei D. Luís, de quem meu Pai era amigo.*

Depois de uma infância passada em África, onde seu Pai é governador do distrito do Congo, António Sérgio entra no Real Colégio Militar onde é aluno laureado e conclui o curso em 1898-99. No ano seguinte, matricula-se na Escola Politécnica de Lisboa, morando com seu pai no Quartel do Corpo de Marinheiros, em Alcântara, que este comanda. É aspirante de Marinha em 1901, guarda-marinha em 1904, segundo-tenente em 1907.

Está embarcado na corveta "Duque de Terceira", na fragata "D. Fernando II e Glória" e no rebocador "Bérrio"; na canhoneira "Rio Lima" fez a viagem para Macau, em 1904-1905, e regressou no transporte "África"; embarcou para Newcastle no cruzador "D. Carlos I".

Abandona a Armada em 1910, *não com o intuito de não servir a República — não era monárquico, nem tão pouco republicano; o que queria para nós era uma democracia genuína, fundada na razão e no auto-domínio, sem o mínimo recurso às paixões comicieiras* e dedica-se à vocação que define como: *ensinar o povo a governar-se a si mesmo, graças a métodos de educação modernos e a novas praxes socio-económicas.*

Viaja pela Suíça, onde estuda psicologia e pedagogia, e onde sua mulher, Luísa Sérgio, escreve, a seu pedido, um livro sobre o método Montessori, o primeiro passo para a sua divulgação em Portugal, que ele prefacia e anota. Em 1913, está no Brasil onde, com Álvaro Pinto, compra a tipografia do sogro para uma *ambiciosa empresa editorial* que não chega a ser realidade.

Ao Brasil, onde se mantém por muitos anos, chega o apelo da inesquecível página da "Seara Nova" em que Raul Proença escreve: *Lembra-se que é marinheiro? Não conservou das suas viagens pelo mar o gosto das aventuras? Faça aproar a nau da sua vontade ao infeliz Portugal das Descobertas. É Portugal agora que é preciso descobrir e conquistar. Venha!...*

Em Lisboa pertence, com Raul Proença, Jaime Cortesão, Aquilino Ribeiro e outros ao chamado "grupo da Biblioteca Nacional".

É ministro da Instrução Pública em 1923, com Teixeira Gomes na Presidência e, nos escassos dois meses em que desempenha o cargo, cria a Junta de Orientação dos Estudos e o Instituto Português para o Estudo do Cancro, mais tarde, o Instituto Português de Oncologia. O decreto orgânico da Junta, que teria a máxima autonomia pedagógica, é publicado no "Diário do Governo" mas o Parlamento não chega a discutir a proposta de lei que criava as receitas indispensáveis ao seu funcionamento. Este facto leva António Sérgio a demitir-se, desabafando: *o grande relógio de ponteiros negros, dominando a Câmara, é a única coisa regular e certa no meio da relaxação de tudo o mais...*

Desenvolve intensa actividade como escritor, como conferencista, como político. Esta última vale-lhe a sua *primeira emigração* em Paris, de 1926-1933, onde escreve sempre e se dedica, para subsistir, ao ensino.

Publica, entre 1920 e 1936, os cinco primeiros volumes dos "Ensaios" — os três restantes só muito mais tarde seriam publicados — e funda "Pela Grei — Revista para o ressurgimento nacional pela formação e intervenção de uma opinião pública consciente". Em 1923 dirige, com Câmara Reis, Faria de Vasconcelos, Jaime Cortesão e Raul Proença, a "Seara Nova". Fora já, em 1910, um dos fundadores da "Renascença Portuguesa" a que, além daqueles, ficaram ligados os nomes de Teixeira de Pascoais, Leonardo Coimbra e muitos outros.

Daquela data é a 1.ª edição do "Bosquejo da História de Portugal", traduzida em inglês e espanhol. Escreve sobre educação, cooperativismo, filosofia, prefacia Gilberto Freire, traduz Descartes, Leibnitz, Bertrand Russel, J. J. Rousseau, Tolstoi, e publica, adaptada, a "História Tragico-Marítima".

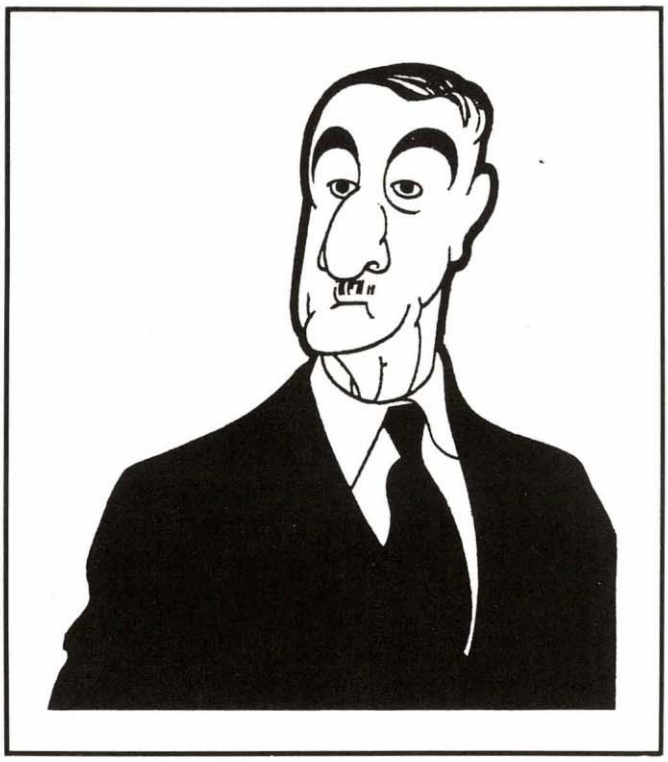
Em 1930 dedica-se ao teatro — publica "Antigona — Drama em Três Actos"; só 14 anos depois começarão a surgir as "Antigonas" de Anouilh, Júlio Dantas e António Pedro.

Desta intensa e multifacetada actividade como escritor, um aspecto estará hoje esquecido — o seu único livro de versos publicado quando era segundo-tenente, em 1908, com 25 anos de idade, a que deu o singelo título "Rimas". Extraídos dele são 10 sonetos, tendo por tema "Os Navegadores", que o "Boletim da Liga Naval Portuguesa", publicação dirigida pelo almirante Guilherme Ivens Ferraz, reproduz, no seu número de Outubro de 1908, com a intenção de *fazer com se ame o mar, fazer com que de novo embarquemos buscando no mar a energia e a riqueza de há muito perdidas.*

De entre eles escolhemos os seguintes:

ALVA

Calma. Quasi manhan. Não tem um movimento
A frota mergulhada em meia escuridão:
Centauro, a Cruz do Sul, a Libra, o Escorpião,
Morrem de pallidez no azul do firmamento;



António Sérgio, visto por João Abel Manta.

A natureza inteira emmudeceu: nem vento,
Nem asa a palpitar de vagabundo alcião,
— E só de vêz em vêz, quebrando a quietação,
O velame a bater, sêcco, pesado e lento...

A Aurora tremeluz com débil claridade,
Branqueia lentamente a fôsca immensidade,
E despontando emfim no mar vermelho e louro

Nas grimpas d'uma nau engasta três rubis,
Faúlhas a voar do grande incendio d'ouro
Que em chammas alastra no cariz.

CORTEREAL
(1501)

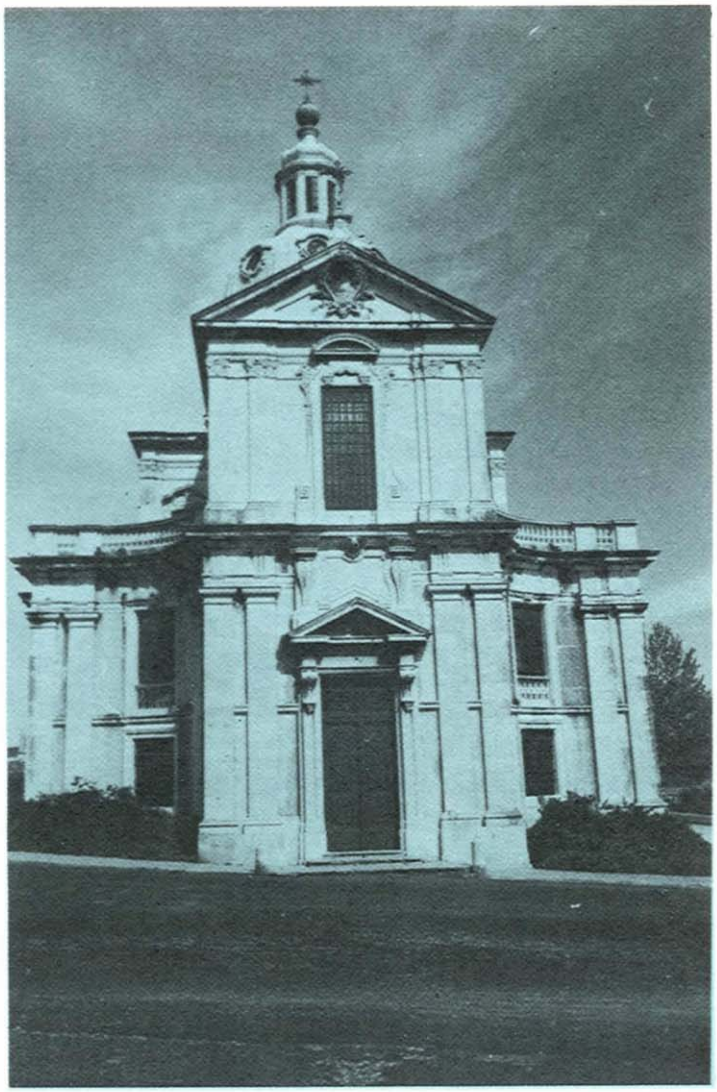
Enorme lençol branco em um clarão espectral.
Que a onda amarga róe em fundas galerias,
E onde corrêr convulso as solidões sombrias
Em furia o vento ruge um grito sepulcral:

Eis o pego polar. Gaspar Cortereal
Morreu talvez aqui, por entre as nevoas frias...
Ó gelo immaculado: acaso guardarias
O seu livido corpo em urna de cristal?

Ninguém o saberá; que o agro cemiterio
Num abraço fatal sinistramente cinge
Quem lhe queira arrancar o tragico misterio;

E a branca immensidão, como uma nova Esfinge,
Na frígida nudez de infinito inverno
Eternamente guarda o seu segredo eterno.

(Colaboração da Biblioteca Central da Marinha)



Apontamento

Em 8 de Maio de 1782, com 83 anos de intensa, histórica e extremamente polémica existência, faleceu POMBAL, o Marquês por e da excelência política portuguesa.

A morte encontrou-o na sua quinta, em Pombal, onde vegetava em recordações o seu exílio, odiado e vilipendiado por uma multidão que considerou o seu afastamento dos negócios do estado como uma verdadeira revolução.

Mais de um século a sombra de Sebastião José de Carvalho e Melo permaneceu como um fantasma de mau agoiro, e falar nele correspondia a uma persignação obrigatória. Mas, em 1856, o marechal Saldanha, sempre corajoso e justo, foi buscar as ossadas do Marquês (e conde de Oeiras) ao Convento de Santo António, em Pombal, onde já tinham sido vilmente profanadas pelos soldados de Ney aquando das invasões francesas. Saldanha pensou onde deveria depositar tão histórica preciosidade moral e material e optou pela ermida das Mercês, local onde Manuel de Carvalho Ataíde e D. Teresa de Mendonça e Melo o haviam baptizado.

Em 1923, as ossadas do velho Marquês, já reabilitadas perante uma opinião pública esquecida e não preocupada com factos menores, mas lançada na gratidão pelo passado histórico, foram trasladadas para a pequena e bela igreja da Memória, situada no meio da Calçada do Galvão, onde ainda hoje se encontram. Um monumento neo-clássico pouco conhecido, da escola de Mafra, a igreja de Nossa Senhora do Livramento e de S. José, foi erguida por mando de El-Rei em 1760, precisamente dois anos após a trágica comédia do atentado real que serviu para uma limpeza política dos adversários do regime.

A igreja fechou posteriormente, estando muitos anos imprópria para o culto divino, sendo de novo aberta por corajosa iniciativa do Regimento de Cavalaria 7, em 23 de Dezembro de 1951.

Hoje serve os desígnios pastorais da paróquia e nela executam os serviços religiosos capelães militares.

Mas continua esquecida e pouco frequentada, sobretudo devido ao maravilhoso conteúdo histórico que contém, ou seja, o túmulo do marquês de Pombal.

Pinto Machado
Cap.-ten.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

Asp. EMQ Vítor Abel Simões com D. Maria Helena Henriques Teixeira, em 4-11-79.
1.º-sarg. aux. RA Damião Felgueiras da Silva com D. Maria Cristina Crespo, em 22-9-79.
269/Cabo CM Luís Alberto Monteiro com D. Fernanda da Conceição Mendes Cristino, em 9-11-79.
169169/1.º-mar. US Ibraim Alcobia Rodrigues com D. Ana Paula Fernandes Martins, em 11-11-79.
293573/1.º-mar. A Carlos Manuel Henriques de Almeida com D. Albertina Maria Félix Alexandre, em 10-11-79.
148276/1.º-mar. CM Mário da Silva Carvalho com D. Zélia Maria Pereira da Silva, em 17-11-79.
268875/2.º-mar. CM Francisco Inácio Crispina Patrício com D. Rosa Maria Filhó dos Remédios, em 8-11-79.
275778/1.º-gr. CTP Carlos Martins Matias com D. Maria Manuela Henriques Faria, em 5-11-79.
300778/1.º-gr. M António Lúcio Tavares da Silva com D. Maria Isabel dos Santos, em 30-11-79.
334578/1.º-gr. CM José Luís Couto Ferreira com D. Maria de Lurdes Ferreira de Campos, em 4-11-79.

PASSAGENS À RESERVA/ /APOSENTAÇÕES

C/alm. Álvaro Taveira Toste da Silva Cardoso, em 26-12-79.
Sarg.-aj. CE Mário do Carmo Godinho, em 30-11-79.
1.º-sarg. FZ Joaquim Mateus Rodrigues, em 30-11-79.
189348/Cabo A Francisco Orelhas Latoeiro, em 31-1-79.
451657/Cabo R João Luís de Oliveira Martins, em 30-11-79.
461457/Cabo E Francisco Romão Matias Gonçalves, em 30-11-79.
479757/Cabo A Adelino Fino dos Santos, em 30-11-79.
109063/Cabo FZ Acácio dos Santos Monteiro, em 12-11-79.
Joaquim Ferreira Giraldes, faroleiro de 1.ª cl., em 31-12-79.
João Lourenço Soares, faroleiro de 1.ª cl., em 31-12-79.
Albano Gil Marques, faroleiro de 1.ª classe, em 31-12-79.

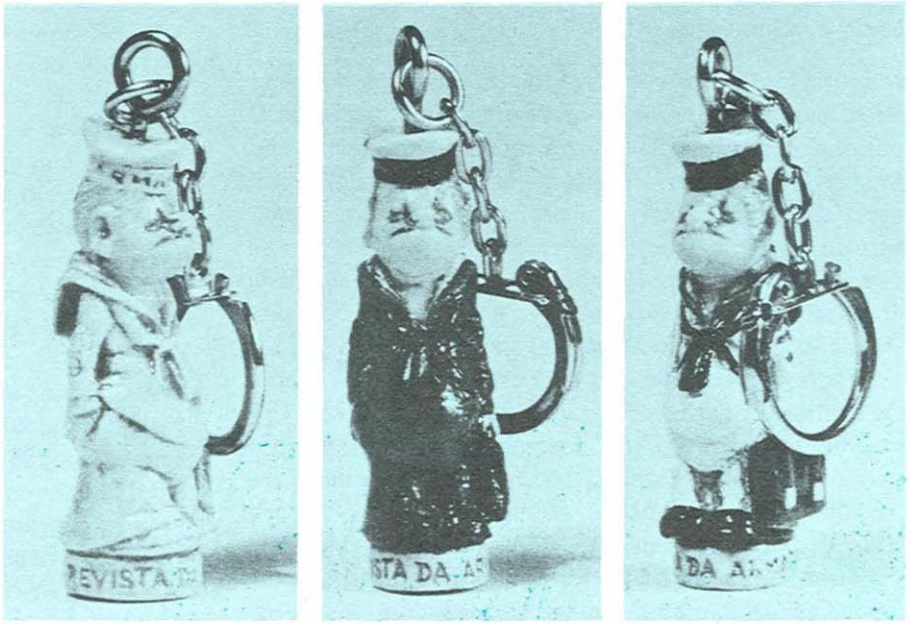
FALECIMENTOS

É com desgosto que participamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

C/alm. RA Emmanuel Ricou, em 29-12-79.
Cap.-frag. MN RF Joaquim Mendes Belo Fernandes Correia, em 8-12-79.
Cap.-ten. MN RA João Antunes da Cruz Leal, em 23-12-79.
1.º-ten. SG Alberto Manuel Teixeira Lopes, em 19-12-79.
1.º-sarg. M João de Almeida Morais, em 24-12-79.
173668/1.º-mar. CE José Francisco Perdigão Peruzinha, em 27-11-79.

Porta-chaves "Pezinhos"

Figura criada pelo cap.-m.-g. Raul de Sousa Machado para ilustrar a colaboração subscrita por um nosso leitor sob o pseudónimo *Pezinhos, cabo M,* a "Revista da Armada" tem à venda, na sua Secretaria, porta-chaves *Pezinhos,* com uniforme azul ou branco, ou na cor do material em que são fabricados. Os preços são os seguintes: com uniforme pintado, 60$00; cor natural, 40$00. Expedidos pelo correio, sob registo, o preço é acrescido do custo dos portes (30$00), devendo os pedidos serem acompanhados do cheque ou vale postal para pagamento da despesa.



Histórias de Marinheiros

14 — Dia de Joanetes

Bons tempos aqueles, os da vela. Nada de máquinas complicadas, exalando cheiros estranhos e gemendo ruídos insólitos. Nada de peças de artilharia sofisticadas, nem de alças directoras recheadas de mecanismos misteriosos. Nada de cabos eléctricos a surgir por todos os lados, nervos ao léu de um corpo descarnado e feio. Ali, ruídos, só o ciciar da brisa amiga no aparelho, o do abraçar da vaga no costado impávido ou o murmurar rítmico do cavername no jogo do balanço. Aromas, apenas o do alcatrão nas juntas do convés e do costado e o da maresia, esse hálito saudável do velho Neptuno omnipotente. Depois, eram aqueles hábitos pacatos de uma vida serena. As quintas-feiras e domingos, quando os navios permaneciam fundeados nos portos, havia sempre exercícios de joanetes, vergas que se manobravam para adestramento da guarnição. E, nesses dias, tradicionalmente, os senhores oficiais tinham doce ao jantar. Estavam, assim, os dois factos tão associados, que dizer *dia de joanetes* significava, na câmara dos oficiais, que na ementa do jantar figurava doce.
Os tempos mudaram. Os joanetes deixaram há muito de cruzar os mastros dos navios, mas a tradição do doce ainda continua viva.

Num navio da nossa Armada, de há uns bons quarenta anos, esse costume observava-se escrupulosamente. O cozinheiro dos oficiais era um rapaz novo, com pouco tempo destas casas. Apenas se sabia, vagamente, que cedo começara a sua vida profissional, tendo mesmo servido em embaixadas, na capital. No dia em que se estreou a bordo, apresentou um doce delicioso, nada comparável ao *pudim naval* — espécie de doce pré-fabricado, muito em voga nos navios daquele tempo. Na câmara, a especialidade foi devidamente apreciada. Os senhores oficiais serviram-se uma segunda vez. Um, mesmo, mais curioso, mandou saber pelo despenseiro o nome da iguaria. Este voltou, repetindo, bastante estropiada, uma designação em francês, que provocou risos. Na ocasião seguinte, surgiu um doce diferente, mas que, de igual modo, foi gostosamente saboreado. Nos *dias de joanetes* que se seguiram, já todos esperavam, com natural curiosidade, a chegada da sobremesa. E, sempre, o jovem cozinheiro não desmerecia dos créditos conquistados. A travessa repetia, invariavelmente, a sua volta em redor da mesa. Todos se congratulavam pela existência a bordo de um profissional de tal classe. E o mais curioso era que, jamais um doce era repetido. De cada vez, o cozinheiro apresentava sempre nova especialidade que, por misteriosa razão, a todos parecia sempre mais agradável do que a anterior.
O comandante ordenou então ao despenseiro que, para o futuro, já que o cozinheiro dava tão boas provas, jamais repetisse um doce... até que se lhe acabasse o receituário. Havia a curiosidade generalizada de saber até onde chegavam os conhecimentos do nosso homem. Os meses foram passando e a arte do cozinheiro parecia inesgotável. Nas recepções a bordo, a doçaria era sempre confeccionada por ele, com talento. E os convidados em geral, e as senhoras em particular, gabavam sem esforço, a competência do cozinheiro.
porém, em certo *dia de joanetes,* navegando no mar alto, surgiu ao jantar um doce um tanto ou quanto escuro, de sabor indefinível, sobre cuja verdadeira natureza se trocou animada controvérsia entre os oficiais. Mas o prestígio do cozinheiro tinha subido muito alto. Aquilo era delicioso — teimava a maioria. E os poucos que duvidavam e que tinham mesmo repudiado o prato, lá provavam mais uma colherada, torcendo o nariz, no entanto, mal convencidos. Enfim, talvez o defeito fosse deles...
O certo é que, nessa mesma noite, todos os oficiais, sem excepção, se levantaram repetidas vezes do beliche, com urgência. O tal docinho escuro, afinal, pertubara gravemente a boa ordem do aparelho intestinal dos senhores oficiais.
No dia seguinte, o comandante autorizou o cozinheiro a repetir, quando quisesse, receitas que já houvesse feito. Não, que todos se tinham convencido que, esgotados os seus conhecimentos, ele tinha enveredado pelo campo da... *investigação científica...*

S. B.

Filatelia

O MAIS BELO SELO POSTAL PORTUGUÊS EMITIDO EM 1977

Numa iniciativa muito louvável, o "Boletim do Jornalista Filatélico" continua a promover anualmente um referendo, no sentido de apurar quais foram, no entender dos filatelistas, os selos mais belo e mais feio, posto a circular no nosso país, em cada ano que passa.

Através destes inquéritos temos tido conhecimento nos últimos anos de tais classificações que, embora discutíveis, têm o condão de chamar a atenção dos responsáveis por essas emissões para o facto de os filatelistas a elas estarem atentos, numa inequívoca demonstração do seu interesse, que o é também da própria filatelia.

Não é aqui o local próprio para fazermos outras considerações, pelo que nos limitamos a sublinhar o interesse desta iniciativa.

Presentemente, está-se na fase de apuramento do inquérito referente ao ano de 1978, já que, como deve ser do conhecimento de muitos dos nossos leitores, em 1977 foi considerado como mais belo o selo de 10$00 da série comemorativa do primeiro centenário do Caminho de Ferro a

Norte do rio Douro, sem dúvida um selo muito gracioso e, sobretudo, de esmerada concepção artística.

Quanto ao classificado como o mais feio, entendemos que nada deve ser dito porque afinal, sempre foi mais um selo.

PARA ONDE CAMINHA A FILATELIA PORTUGUESA?

Não se mostra famoso nem optimista o ambiente filatélico português, com o surto de dificuldades que, mais do que nunca, têm de defrontar todos os que têm nos selos um "hobby" de interesse formativo e elucidativo, e por isso mesmo os coleccionam.

Temos ouvido sobre o assunto lamentos de jovens e de outros que já deixaram de o ser, que afirmam tornar-se cada vez mais difícil coleccionar selos.

É certo que vivemos numa época de inflacção a todos os níveis que, muito naturalmente, também atinge os filatelistas, mas igualmente é verdade que, não sendo o coleccionamento de selos uma necessidade imperiosa ou um privilégio dos mais favorecidos, é, para além de uma forma de ocupar tempos livres, uma fonte inesgotável e poderosa de formação, particularmente cultural e artística, merecendo como tal, maior e melhor respeito e atenção.

Mas, voltando ao desânimo que alastra em muitos coleccionadores portugueses diremos que existe um motivo — ele é essencialmente fundamentado naquilo que para muitos parece ser uma exagerada produção de séries, agravada ainda pelo valor elevado das taxas que as completam.

Esta é uma verdade incontestável, facilmente detectável se nos dermos ao cuidado de, em qualquer catálogo, efectuarmos comparações com um passado ainda bem recente.

Com efeito, em ambos os aspectos, as diferenças são, por demais, evidentes. Vejamos o que, neste campo, aconteceu em 1968 e em 1978.

No primeiro ano foram emitidas cinco séries que comportaram 17 selos com o valor facial de 63$90.

Dez anos mais tarde, foram dez as séries emitidas, as quais totalizaram 40 selos, valendo facialmente 452$50.

De facto, nos dois aspectos, é substancial a diferença verificada, sendo também interessante apreciar a totalidade de selos postos em circulação nos mesmos anos.

Os interessados nestes pormenores que se encarreguem de os analisar, já que para nós as diferenças registadas são significativas.

Em jeito de conclusão, entendemos que os lamentos que serviram para este apontamento têm de ser compreendidos e aceites, pois embora em nada melhorem o estado actual da filatelia, podem alertar para uma situação que contribui para o afastamento de novos coleccionadores.

Claro que nos reportamos a selos novos, ficando portanto aberto a novos filatelistas o campo dos selos usados, que é relativamente interessante, mas onde irão também deparar com dificuldades, porque alguns selos já circulados dificilmente se encontram, e quando se tem essa "sorte", geralmente têm cotação elevada, muitas vezes superior à facial para o mesmo selo, quando novo.

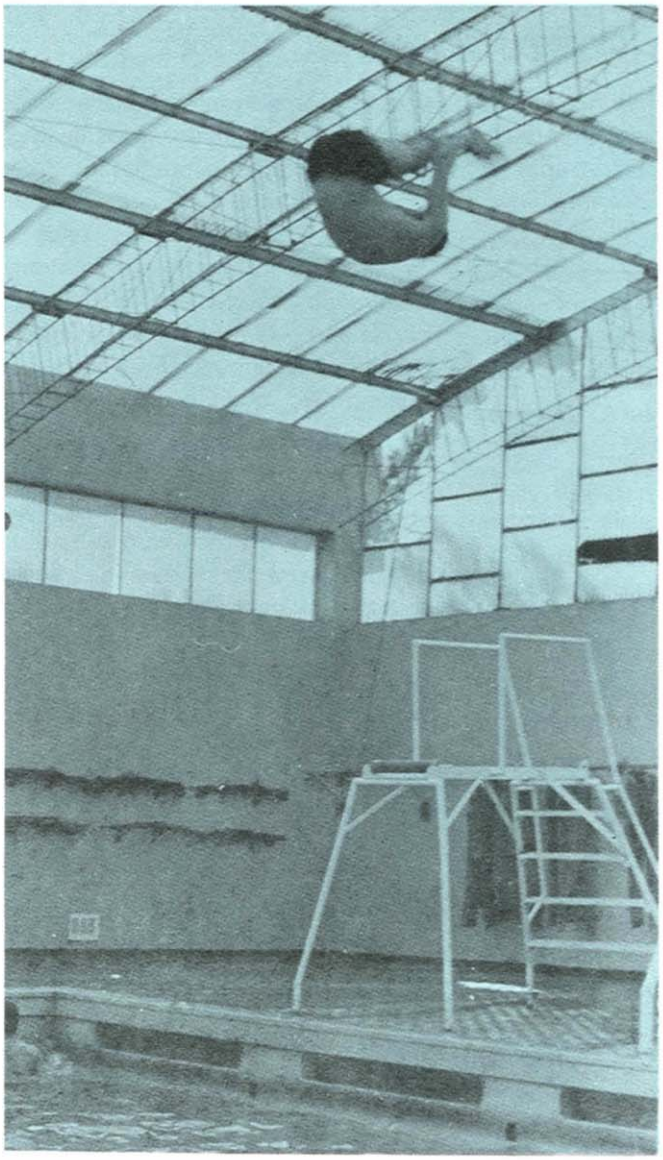
Como filatelista entusiasta e sempre interessado em ajudar uma promoção, nomeadamente de selos postais portugueses, o nosso voto seria o de que os tempos difíceis de agora fossem ultrapassados, para que não se perdessem em pouco tempo os resultados francamente positivos que, mesmo a nível internacional, os nossos jovens estavam a alcançar. Para os mais descrentes e receosos, sempre acrescentaremos que as colecções são para se ir fazendo e, por isso mesmo, tanto mais saboroso é o resultado final quanto mais difícil se torna a sua realização.

A filatelia deve ser, sobretudo, uma motivação de prazer e nunca uma fonte de preocupações, como parece estar a acontecer no presente.

G. Brandão
2.º-ten. SG

Escola de Fuzileiros

algo do que por cá se faz



Actividades aquáticas — factor de primordial importância na formação do militar da Armada.

Pois... mais do que à primeira vista se poderá pensar.

Cerca de 800 homens recebem, anualmente, instrução na Escola de Fuzileiros.

São 800 portugueses que anualmente são treinados, instruídos e preparados para desempenhar missões específicas na Armada.

Do conjunto de matérias que, nesta escola de tropas especiais, terão que estudar e treinar, farei referência a uma, que se me afigura de primordial importância: a educação física. Este sector da instrução, tradicionalmente ignorado e quase desprezado, constitui hoje, na Escola de Fuzileiros, factor fundamental na formação dos futuros fuzileiros (Quadros e SMO's). Este facto poderá certamente, constituir motivo de justo orgulho para os responsáveis por tal situação.

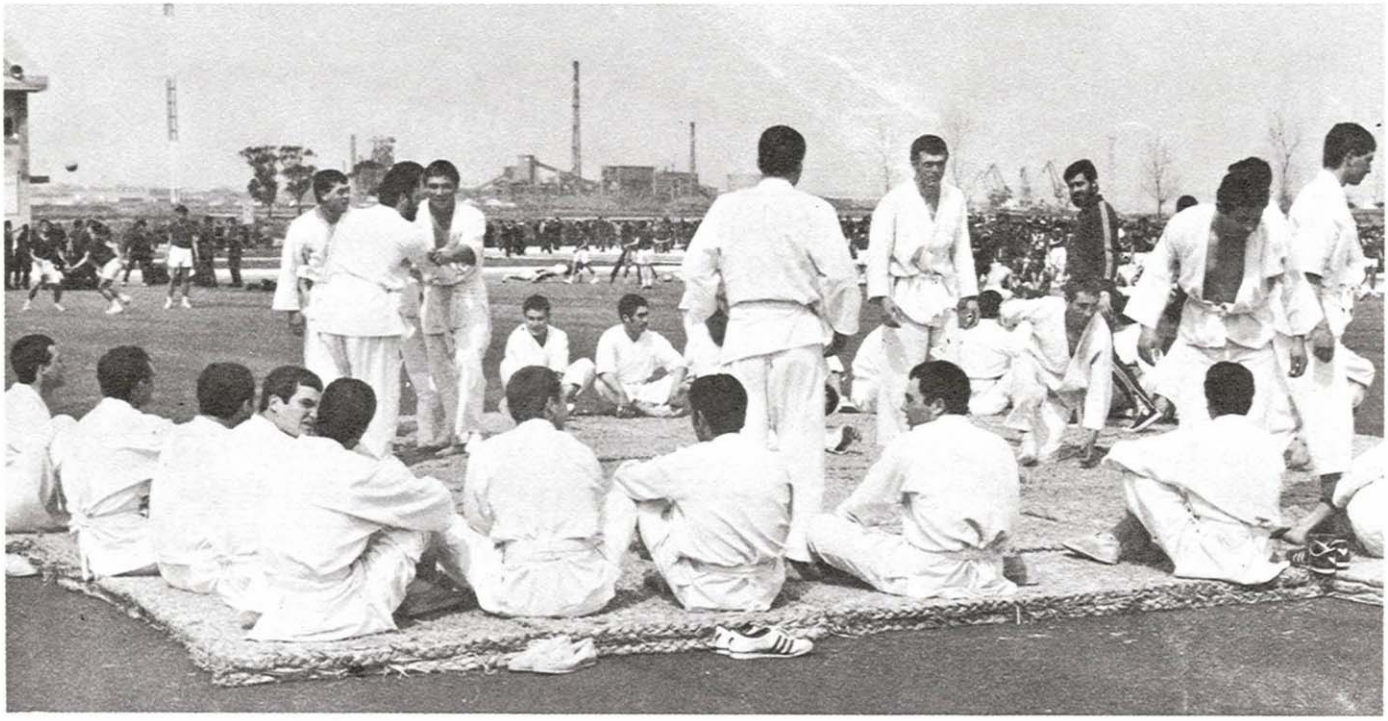
Entrando em campos mais concretos, verificaremos por exemplo que, dos 800 homens atrás mencionados, apenas cerca de 20% sabem nadar quando iniciam o seu curso. Se pensarmos que no final desse curso, cerca de 98 a 100% nadam, com "contrôle" respiratório, chegaremos à conclusão de que 80% aprenderam a nadar. Isso significa que em cada ano 600 portugueses aprendem a nadar na Escola de Fuzileiros.

Deixando a natação e olhando para as restantes actividades que são executadas no âmbito da educação física, verificaremos que existe um "leque" completo de actividades que vão do boxe à marcha atlética, do voleibol ao râguebi, dos sistemas de treino às actividades de montanha.

Mas porquê estas referências?

Porque penso ser de elementar justiça falar do grupo de militares que, dia a dia, prestam um valioso contributo não só aos fuzileiros e à Armada, mas também à Nação.

Quando tanto se fala em contribuir para o *renascer de um país*, creio que é importante não esquecer aqueles que, sem manifestações, mas quase sempre com sacrifícios nunca tolerados ou exigidos na sociedade civil, sem reivindicações



Os desportos de combate são para o "fuzo" um elemento imprescindível na sua formação.

salariais mas com dificuldades económicas idênticas às do vulgar cidadão, e sendo ainda tradicionalmente apontados como socialmente pouco úteis (só nos lembramos de Santa Bárbara quando troveja), contribuem, também eles, para a formação do tal cidadão útil e necessário à sociedade a que regressará dentro de algum tempo.

A educação física, estou certo, contribui em grande medida para essa formação, que é também, em certo sentido, uma transformação — transformação física e mental. O descoordenado motor adquiriu coordenação; o fraco ficou mais forte; o medroso confia mais nas suas capacidades; o irresponsável "levou na cabeça", tomou consciência do que de facto vale, e está agora mais sóbrio e apto a regressar à sociedade civil, onde certamente dará o seu contributo positivo.

As corridas, os saltos, o atletismo, os desportos colectivos, a aplicação militar, são alguns dos agentes modeladores daqueles que, só quando entraram nesta escola, tiveram oportunidade de contactar com tais matérias.

Agentes modeladores que farão com que seja possível esse "milagre" da transformação humana.

E estou seguro de que agora que terminaram o seu curso e vão iniciar a sua vida de fuzileiros, estarão mais aptos a enfrentar as dificuldades que irão surgir; e de que depois, quando voltarem às suas terras, serão elementos bastantes mais válidos e capazes de enfrentar as tarefas da sociedade onde estarão inseridos.

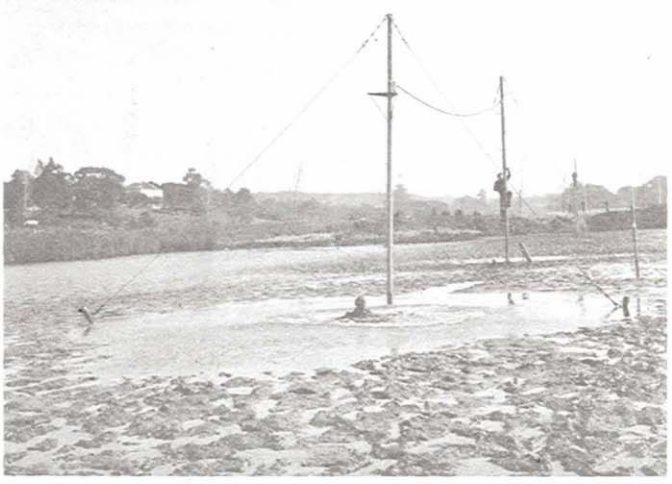
Assim... o que se faz por cá?

Formamos e preparamos física, moral e tecnicamente, homens e militares. E no final de cada curso poderemos afirmar com um certo orgulho, que a Escola de Fuzileiros prestou mais um bom serviço à Armada e à Nação.

À Armada, porque passará a ter ao seu serviço, mais um grupo de militares bem treinados e preparados.

À Nação, porque passado o S.M.O., esses militares serão cidadãos que não mais esquecerão os valiosos ensinamentos que colheram na Escola de Fuzileiros.

A Escola de Fuzileiros, é, para a grande maioria, a única hipótese de contacto com as técnicas desportivas menos divulgadas.



O treino na pista de lodo faz com que o fraco se torne mais forte...

E não nos esqueçamos que, uma organização será boa ou má se a escola formar bem ou mal os seus elementos.

Loureiro Nunes
1.º-ten. FZ

II MEIA MARATONA DAS FORÇAS ARMADAS

Numa distância de cerca de 21 800 metros, num percurso compreendido entre Belverde e o Alfeite (Base Naval de Lisboa), passando por Aroeira, Fonte da Telha, Charneca da Caparica, Lazarim, Via Rápida e Cova da Piedade, correu-se, no dia 13 de Dezembro último, a II Meia Maratona das Forças Armadas. Participaram cerca de 350 atletas em representação da Armada, Exército, Força Aérea, G.N.R., P.S.P. e Guarda Fiscal, divididos em quatro escalões etários.

A prova saldou-se por uma brilhante vitória dos atletas da Marinha que, individualmente, se classificaram nos três primeiros lugares e venceram por equipas.

Classificação geral individual: 1.º — Mar. CRO Rafael Marques, 1h 9m 50s; 2.º — Mar. L Rui Lopes, 1h 9m 52s; 3.º — Mar. CRO Mário Lemos, 1h 10m 04s.

Classificação colectiva: 1.º — Armada, 2.º — Exército, 3.º — G.N.R.

A organização esteve a cargo da Direcção do Serviço de Educação Física, da Armada.

Os três primeiros classificados da Meia Maratona. Da esquerda para a direita: 2.º-mar. L Rui Lopes (2.º), 2.º-mar. CRO Rafael Marques (1.º) e 2.º-mar. CRO Mário Lemos (3.º).

TORNEIO DE OUTONO DE JUDO

No ginásio da Escola Naval, no Alfeite, realizou-se, no passado dia 17 de Dezembro, o Torneio de Outono de Judo. A prova, disputada em 2 categorias (— de 75 e + de 75 kg), teve como vencedores o 2.º-sarg. Cruz (NRP "Cte. J. Belo") e o 1.º-mar. E Semedo (G2EA).

Um grupo de judocas concorrentes ao Torneio de Outuno.

Terminologia Naval

IR DESPEDIDO — Seguir com bom andamento.

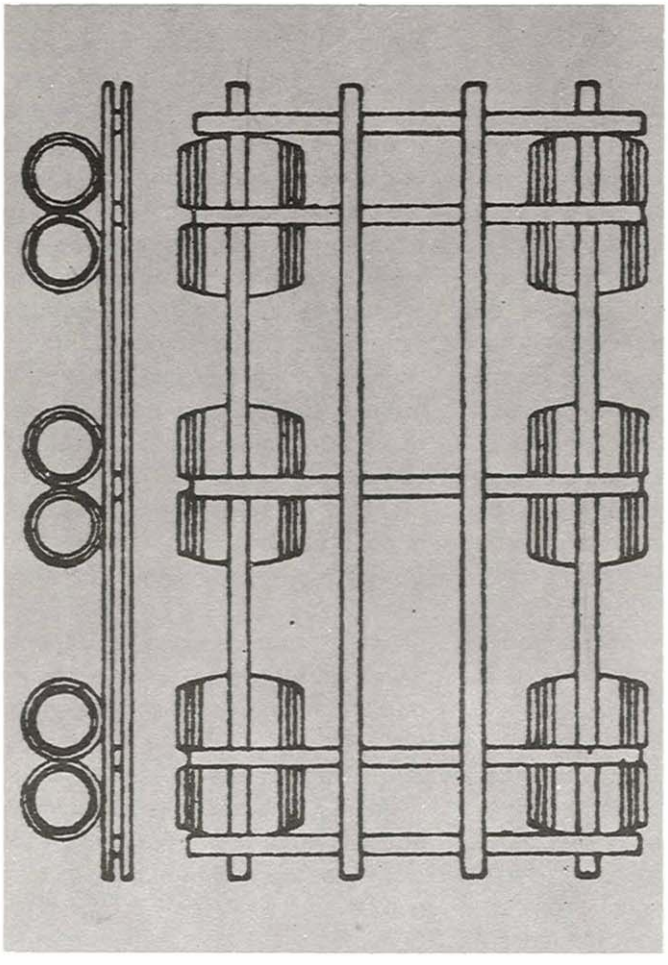
IR MAL NAVEGADO — Navegar com rumo errado ou a partir de posição defeituosamente determinada.

IR PARA O ESTALEIRO — Em calão naval, baixar ao hospital.

ISTMO — Faixa de terra que une uma península a um continente, dois continentes ou duas ilhas entre si.

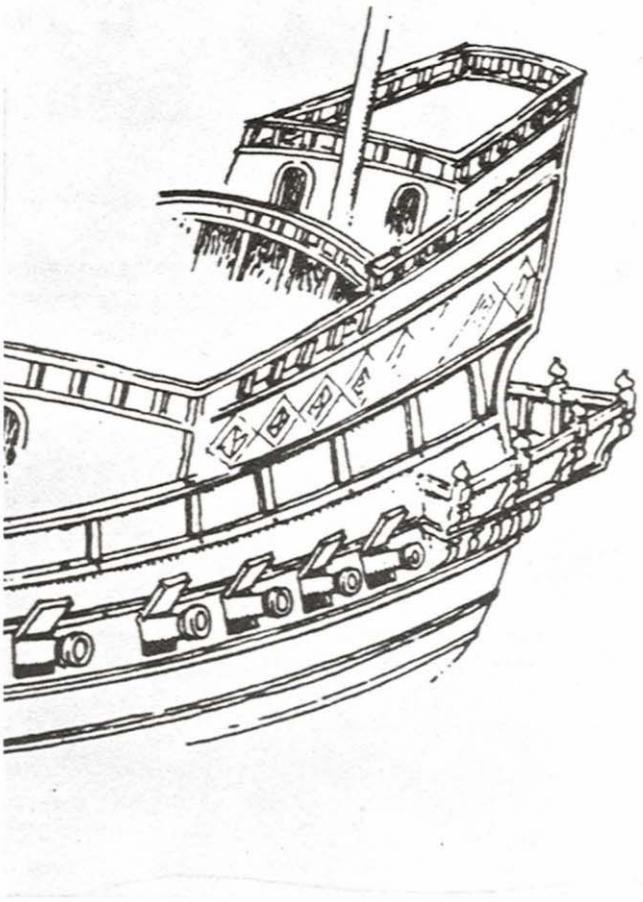
JAMBUJÃO — Termo de calão naval para designar o marinheiro com grande fama dos seus conhecimentos profissionais.

JANGADA — Flutuador de ocasião, feito de madeiras e tábuas unidas entre si, com barris vazios a servir de flutuadores e destinado a salvamento de náufragos. Quando equipa alguns navios como meio de salvação, é devidamente preparada e provida de diversas condições de segurança, para tal efeito.



JAQUE — Pequena bandeira quadrada com as armas da nação a que o navio pertence e que se iça à proa quando o navio se encontra fundeado ou amarrado. Em Portugal, é privativo dos navios de guerra no estado de armamento completo.

JARDIM — Varandim à popa de antigos navios de alto bordo.



JARRA — Pequeno reservatório de onde os marinheiros tiram água para beber; actualmente em desuso por os navios se encontrarem equipados com meios mais modernos e adequados à satisfação de necessidades desta natureza.

JAZENTES — Vigas de madeira encastradas na alvenaria de carreira de construção ou doca seca destinadas a servir de apoio aos picadeiros onde assenta a quilha do navio.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

Numismática e Medalhística

Moedas à flor-de-cunho: "Loucura dos coleccionadores"

BELA

Ligeiros sinais de desgaste nos seguintes pontos: cabelos sobre a testa, parte superior do barrete, madeixa de cabelo sobre o pescoço, pregas superiores da vestimenta, folhas da coroa sobre a fronte. Moeda que circulou muito pouco.

MAL CONSERVADA

Desaparecimento da cercadura. Efígie reduzida ao contorno externo.

Actualmente há uma onda de "loucura", generalizada, nos coleccionadores de moedas: a procura de peças novas e sua aquisição imediata. Estas moedas são conhecidas na gíria e regulamentos numismáticos, como moedas à flor-de-cunho.

Realmente, e como em todas as coisas que se vivem, por vezes surge uma "febre" inesperada em determinado campo, levando as pessoas, umas atrás das outras, à procura desse ideal. Em Portugal, o campo numismático — aquele que nesta secção nos interessa — já teve fases diversas. Contando apenas com a nossa experiência e vivência, embora pouca, já constatámos, por volta de 1972, uma onda de entusiasmo, de tal ordem que as pessoas compravam e vendiam moedas euforicamente. Foi uma fase onde todos compravam moedas a todos! Era um circuito onde os preços subiam todos os dias e a rotação do stock era espantosa! E esses stocks eram de moedas boas e banais. Comprava-se e vendia-se forte, fosse qual fosse a moeda, independentemente do seu estado de conservação. Pessoas havia que frequentavam as expo-feiras com moedas circuladas e gastas e normais, sem quaisquer raridades na banca. E vendiam, pagavam o aluguer e levavam lucro para casa.

Hoje assiste-se a outro fenómeno mais interessante e, como investimento, talvez mais seguro. É a onda das moedas novas. Hoje, o coleccionador e o comerciante têm pouco interesse por moedas circuladas e com desgaste. Hoje, todos procuram moedas à flor-de-cunho, sem desgaste e com o brilho original. Compra-se e vende-se forte. As moedas novas têm atingido valores inesperados e altíssimos. Todos as procuram, mesmo as recentes. Estamos a lembrar que até as moedas actuais da década de sessenta, se estiverem à flor-de-cunho já se vendem por centenas de escudos. As mais raras são disputadas nos leilões, fazendo desembolsar avultadas somas dos bolsos dos coleccionadores mais frenéticos. Até quando vai durar esta "loucura"?

Da nossa parte apoiamo-la, pois uma colecção de moedas novas é deliciosa de ver e é uma atracção permanente. Como investimento, é mais seguro, pois as moedas novas têm valor aqui e no estrangeiro, pois a numismática tem carácter internacional. Condenamos, entretanto, a especulação que por vezes se faz. Mas essa é inevitável, e surge sempre que a procura aumenta e a oferta não é correspondida.

AFAC

Curiosidades

A ORDENANÇA DA ARMADA DA COROA DE ARAGÃO

A Ordenança da Armada da Coroa de Aragão de 1354, no seu capítulo XVIII, dizia:

"Ordena-se que nenhum homem alistado em galera, por nenhuma culpa perca punho ou pé, porque depois aquele homem não serve para nada bom, pois mais lhe valerá a morte que a vida. Antes, será castigado em correr povoação, ou cruz com açoute, ou em perder a língua ou orelhas, ou ser enforcado, segundo for a culpa".

Noutro passo da mesma Ordenança, lia-se:

"E se por ventura aquele que está de sentinela for encontrado a dormir, pagará a quem assim o encontrar, dois soldos barceloneses; e, além disto, no dia seguinte, será atirado ao mar em público, mas de modo a que não morra".

(Tradução da "Revista General de Marina")

SEASA
Cabo aux.

DELICADEZA DO CHINÊS

São interessantes certas expressões chinesas: para falar de um empregado que morreu, os chineses dizem "já não cobra seu salário"; anuncia-se a morte de uma pessoa dizendo que "se converteu em antepassado"; um chinês nunca dirá que alguém está enterrado em tal cemitério, e, sim, que "descansa em uma das cidades da velhice"; comprar por dinheiro o silência de uma pessoa é "provocar o sono"; a um vulgar cogumelo chama-se "sombrinha das fadas" e às laranjas "esferas de ouro".

(In "Cultura", Set/Out. 1956)

PROMOÇÃO A PRIMEIRO CIRURGIÃO E NOMEAÇÃO A DELEGADO CIRURGIÃO MOR DA ARMADA

"O Almirante Barão da Armada, que representa a Pessoa Real do Serenissimo Senhor Infante D. Pedro Carlos, Almirante General da Marinha junto á Real Pessoa, e seu lugar Tenente no Governo da deste Reino.

"Faço saber a todas as Pessoas empregadas na Marinha de Guerra, e na Mercantil, que o mesmo Serenissimo Senhor Infante Almirante General, promoveo a primeiro Chirurgião de Número a Jacinto da Costa, Chirurgião do Hospital Real da Marinha; e houve, por bem do Real serviço, nomea-lo Delegado do Chirurgião Mór da Armada, na Marinha de Lisboa; e como tal se reconheça, e lhe pertencem todos os Despachos, Emolumentos, Próes e Precalços, que devião tocar ao Proprietario Chirurgião Mór da Armada; o que já participei á Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas e Navegação destes Reinos e seus Dominios.
"Quartel General da Marinha em 13 de Janeiro de 1810".

(In "Gazeta de Lisboa", n.º 17, de 1810)

1.º REGULAMENTO DA ESCOLA DE ALUNOS MARINHEIROS

Do Regulamento em epígrafe, de 13 de Dezembro de 1876, transcrevemos, respeitando a ortografia original:

"Artigo 9.º
"A fim de tornar effectiva a applicação da pena de que trata o n.º 14 do artigo 127.º, haverá a bordo tres ou mais prisões isoladas, com deposito para agua potavel, e uma latrina inodora para uso dos alumnos ali retidos.
"§ unico. As prisões a que se refere o presente artigo serão construidas e dispostas de fórma que satisfaçam unica e exclusivamente ao fim de *isolamento e privação de liberdade,* devendo portanto reunirem todas as condições hygienicas que forem compativeis com a sua instalação, a fim de que os alumnos punidos por transgressões disciplinares não soffram pena superior á determinada no presente regulamento".

Artigo 42.º
"Em acto sucessivo á apresentação dos candidatos na escola se tomará a respeito de cada um providencias hygienicas que se julgarem mais urgentes, taes como córte de cabello, lavagem do corpo e da roupa, etc.
"§ 1.º. Aos candidatos que se apresentarem na escola em tal estado de nudez ou de falta de asseio, que se torne urgente prestar-lhes algum socorro de vestuario, poder-se-ha abonar o seguinte:

Camisa branca	1
Ceroulas (pares)	1
Fato de fachina completo	1
Manta	1

"§ 2.º. A roupa pertencente aos candidatos, no caso do

§ antecedente, será guardada na respectiva arrecadação; e no caso de não serem approvados pela junta de saude naval, tornarão a vestir a mesma roupa, entregando a que receberam da escola, a qual será lavada e arrecadada convenientemente para ser distribuida aos alumnos, que tiverem de receber roupa a mais do vencimento a que têem direito, segundo a tabella n.° 5, sendo-lhe n'esse caso carregada com algum abatimento, de accordo com o uso que tiver tido.

"§ 3.°. O abatimento no valor de artigos de vestuario que houver de ser distribuido aos alumnos, no caso do § antecedente, será regulado pelo conselho escolar."

"Artigo 76.°

"O serviço de policia á escola será feito diariamente pelo seguinte pessoal:
Um official instructor;
Um official marinheiro;
Um official inferior do corpo de marinheiros (sargento de dia);
Dois cabos de serviço á coberta (cabos de dia) para alternarem por quartos;
Um guarda de policia com 2 cabos, para alternarem por quartos de convez, e o numero de praças triplo das sentinellas;
Dois plantões para alternarem por quartos no alojamento da marinhagem;
Dois plantões (alumnos para alternarem por quartos no alojamento dos alumnos;
Uma ordenança para serviço interno e externo;
Duas praças (signaleiros) para alternarem por quartos no serviço dos signaes;
Um corneteiro.

"Artigo 127.°

"As penas correccionaes que podem ser impostas aos alumnos são as seguintes:

1.°. Admoestação;

2.°. Reprehensão;

3.°. Prisão até vinte e quatro horas;

4.°. Reprehensão na ordem do dia á escola;

5.°. Privação de recreio até quinze dias consecutivos;

6.°. Fazer rondas, vigias ou quartos de sentinella (estando de guarda) sem lhe competirem, não podendo em caso algum ser obrigado a fazer dois quartos sem interrupção;

7.°. Montar guardas sem lhe competirem até oito, não podendo em caso algum montar guarda dois dias successivos;

8.°. Prisão no alojamento até quinze dias;

9.°. Privação de passeio em terra ou da licença, o maximo durante um mez;

10.°. Privação de recreio até quinze dias consecutivos, conservando-se na coberta na posição de descanso, em corpos ou armados e equipados;

11.°. Idem, carregando a maca sobre o hombro;

12.°. Idem, fazendo durante o tempo de recreio exercícios militares;

13.°. Idem, sendo empregado durante o tempo de recreio em qualquer serviço de fachina;

14.°. Perda da totalidade do vencimento pecuniario de tres até trinta dias, pena que accumula sempre com a privação de licença ou passeio em terra, e recreio a bordo, durante o mesmo tempo;

15.°. Prisão a ferros até quinze dias, devendo tirar os ferros nos intervallos em que houver actividade escolar;

16.°. Prisão isolada até quinze dias consecutivos, podendo aggravar-se esta pena com o jejum a pão e agua não excedendo tres dias consecutivos."

Julgamos desnecessário fazer grandes comentários. Estas disposições falam por si e mostram claramente que os tempos eram outros e que melhorámos muito, desde então.

Apenas faço notar:

a) — O cuidado com que o legislador prevê, que os alunos presos não sofram, além da pena, o castigo de estarem mal instalados — artigo 9.°;

b) — O zelo pelos artigos da Fazenda e o sentido de economia — artigo 42.°;

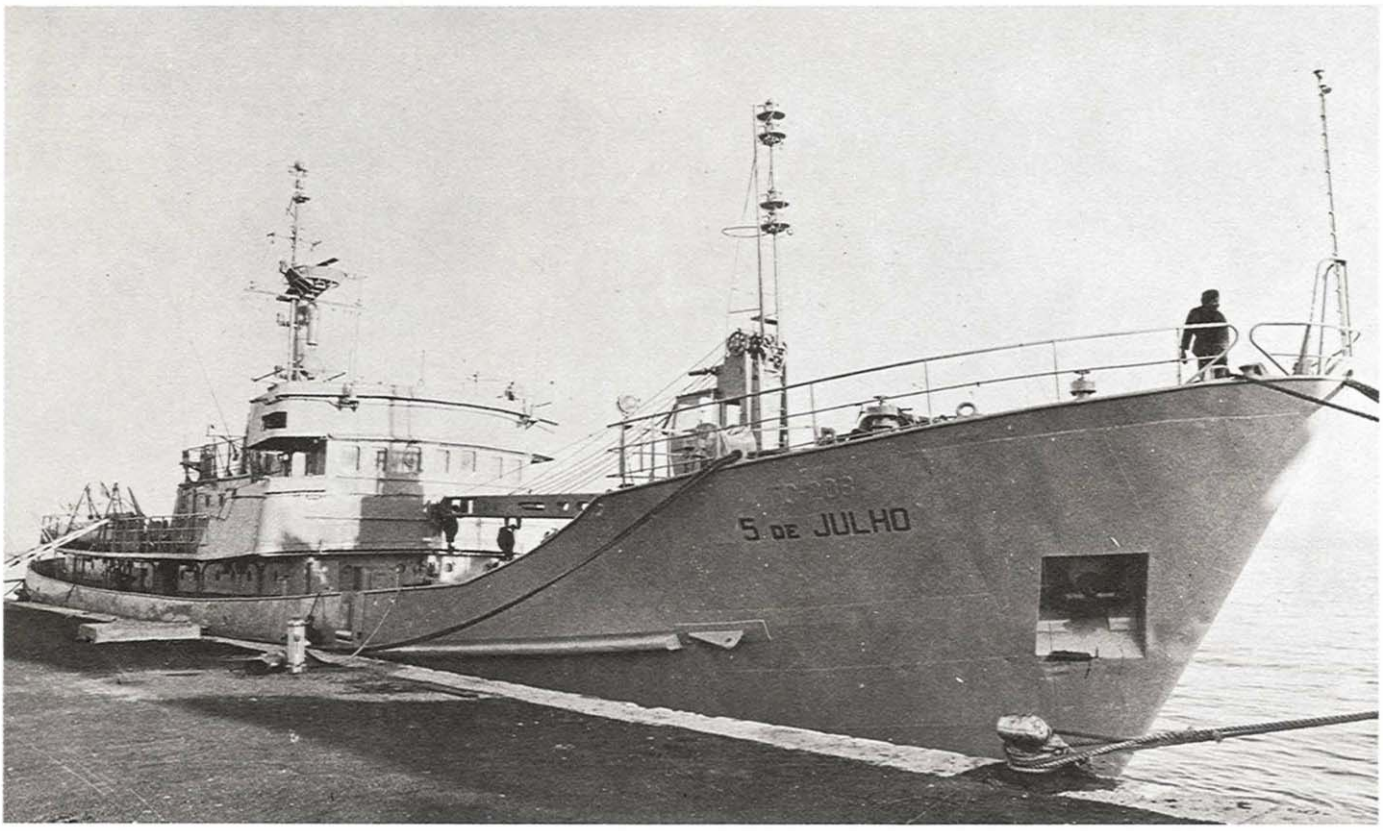
c) — A fartura de pessoal de serviço ao navio — artigo 76.°;

d) — A desumanidade de alguns castigos dessa época.

RECEPÇÃO AOS NOVOS CADETES DA ESCOLA NAVAL

Retomando uma tradição durante alguns anos interrompida, realizou-se, no dia 23 de Novembro, na Escola Naval, no Alfeite, uma festa-convívio de recepção aos novos cadetes deste estabelecimento de ensino da Armada. Inserida no âmbito das actividades circum-escolares, esta festa revestiu-se de requinte e distinção tendo merecido a presença do chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão. A professores e alunos, seus familiares e convidados, foi proporcionado ensejo de um maior contacto e relacionamento entre si e a Escola.
O grandioso auditório tomou os ares dos dias de gala, para o que contribuiu o entusiasmo decidido e contagiante dos alunos.

Abrilhantada pela orquestra ligeira do Exército, a festa-convívio da Escola Naval foi uma feliz iniciativa redundada em êxito que bem merece repetir-se no início de cada ano escolar.



O "5 DE JULHO" NO TEJO

Escalou recentemente Lisboa o "5 de Julho", a primeira unidade da jovem Marinha de Guerra da República de Cabo Verde a demandar um porto português.
O "5 de Julho", um navio auxiliar com cerca de 700 toneladas de deslocamento e 30 homens de guarnição, demorou-se entre nós cerca de quatro semanas, tendo sofrido repara-

ções e beneficiações nos estaleiros da Rocha Conde d'Óbidos, da Lisnave. Após a entrada do navio em Lisboa tiveram lugar os cumprimentos protocolares, tendo o comandante, tenente António Teodoro das Neves, apresentado cumprimentos ao comandante naval do Continente, vice-almirante Ramos Rocha, que retribuiu posteriormente através de um oficial do seu Estado-Maior.

No decurso da estadia no Tejo, a guarnição do "5 de Julho" teve numerosos contactos com diversos serviços e unidades da Marinha, tendo-lhes sido também proporcionados alguns passeios turísticos e culturais em Lisboa e arredores.

O comandante e alguns oficiais foram convidados para assistir à cerimónia de abertura solene das actividades escolares da Escola Naval — frequentada já por alunos de Angola, da Guiné-Bissau e de S. Tomé — e visitaram a Base Naval de Lisboa tendo almoçado a bordo da corveta "João Roby". Grupos de oficiais, sargentos e praças do "5 de Julho" visitaram a Direcção de Faróis e algumas escolas dos Grupos n.º 1 e n.º 2 de Escolas da Armada, onde almoçaram. Foi também demoradamente visitado por um grupo de 25 membros da guarnição daquele navio o Museu de Marinha e o Planetário Calouste Gulbenkian, que lhe está anexo. O Instituto Hidrográfico foi ainda visitado por um grupo de oficiais que percorreram demoradamente as instalações e se inteiraram das actividades científicas ali desenvolvidas. Em 21 de Novembro, no campo relvado do complexo desportivo da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, teve lugar um jogo de futebol entre a equipa do "5 de Julho" e uma equipa representando a Esquadrilha de Submarinos, que terminou por um empate a duas bolas, seguindo-se um convívio entre marinheiros cabo-verdianos e portugueses.

Terminadas as reparações, o navio atracou na Doca da Marinha, onde ficou alguns dias, até à partida de regresso a Cabo Verde. Em 23 de Novembro foi oferecida a bordo uma recepção, onde estiveram presentes elevadas patentes da Marinha, nomeadamente o vice-almirante Ramos Rocha. Nas palavras então proferidas, quer pelo embaixador de Cabo Verde, dr. Corsino Fortes, quer por aquele oficial general, foi patente o espírito de colaboração e cooperação existentes nas actuais relações entre Portugal e Cabo Verde que agora se começam a estender às duas Marinhas de Guerra, e que se espera ver ampliadas no futuro.

(Colaboração do C.N.C.)

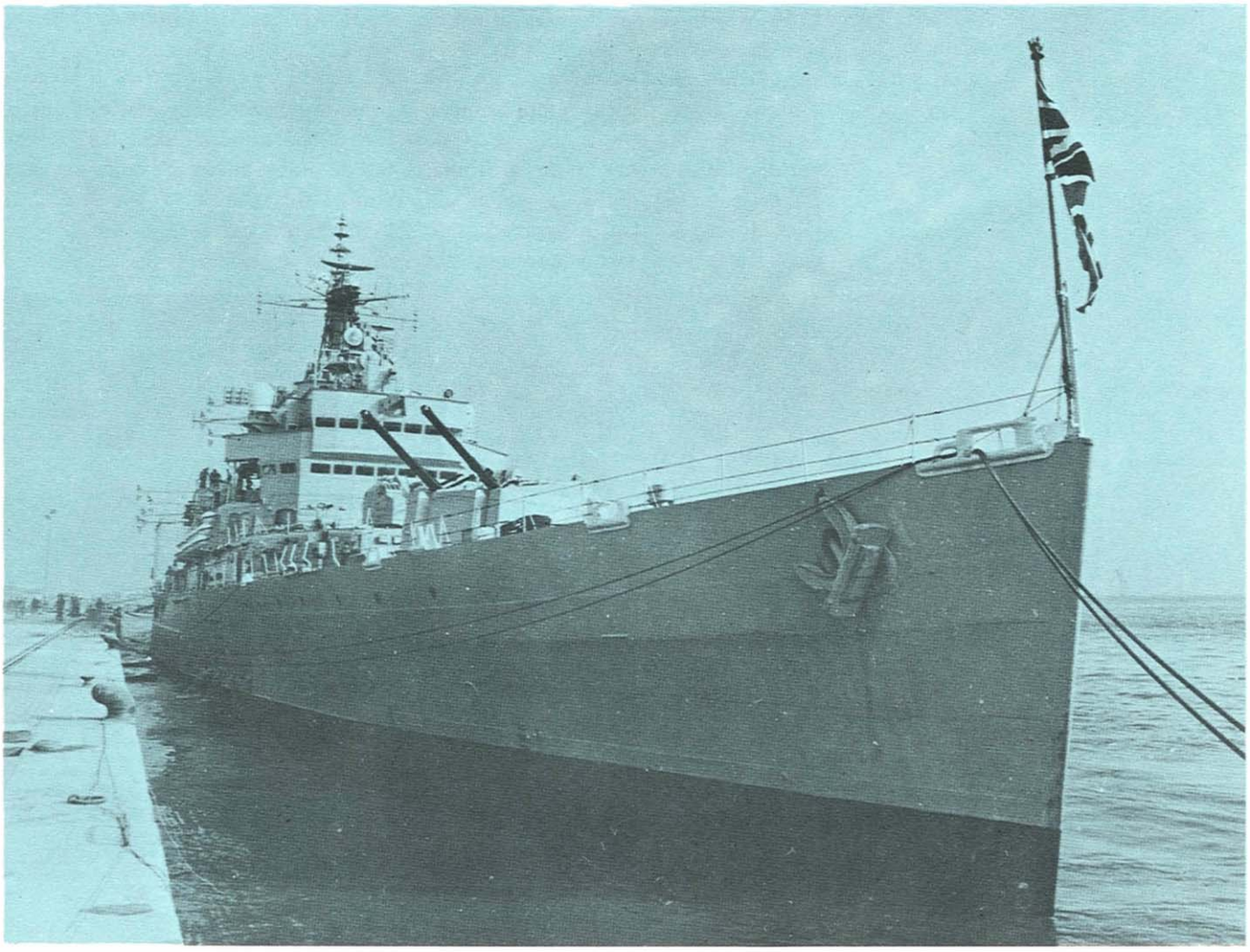
O chefe da missão militar romena apresentando cumprimentos ao vice-CEMGFA.

VISITA DE UMA MISSÃO MILITAR ROMENA

A convite das Forças Armadas portuguesas esteve entre nós uma missão militar romena, constituída por representantes da imprensa militar daquele país, retribuindo a visita que uma missão portuguesa de características semelhantes fez recentemente à Roménia e a que nos re-

ferimos na nossa edição de Julho passado.
A delegação romena era chefiada pelo coronel Zanfir Constantin, chefe do departamento de imprensa do Conselho Político das Forças Armadas Romenas, e constituída por mais dois oficiais, o coronel Apostol, representante do jornal "A Defesa da Pátria", e pelo capitão Cosma, representando a revista "Vida Militar".

Durante a sua estadia em Portugal, que decorreu em Novembro, a missão romena contactou com a imprensa militar portuguesa e efectuou diversas visitas, quer de carácter militar quer de carácter turístico.
Visitaram a Escola Prática de Infantaria, em Mafra, o Instituto Militar dos Pupilos do Exército e o Museu de Marinha. Os passeios de carácter turístico tiveram lugar em Lisboa e arredores, abrangendo nomeadamente a Batalha, Nazaré, Caldas da Rainha, Sintra, Cascais e Estoril.
A missão romena apresentou cumprimentos no Estado-Maior-General das Forças Armadas ao general Altino de Magalhães, vice-CEMGFA, a quem manifestaram o interesse das Forças Armadas romenas por estes contactos com as Forças Armadas de Portugal.
Na véspera do regresso ao seu país, realizou-se na Messe de Cascais um jantar de despedida, reunindo a missão romena e representantes da imprensa militar portuguesa, presidido pelo brigadeiro Nascimento Garcia, representando o vice-CEMGFA.



CRUZADOR INGLÊS NO TEJO

De 29 de Novembro a 3 de Dezembro findo, permaneceu no porto de Lisboa, em visita de rotina, o cruzador da Armada do Reino Unido "Blake", que embarcava o contra-almirante D. J. Hallifax. Esta unidade, que desloca 11 500 toneladas, era comandada pelo

capitão-de-mar-e-guerra D. J. Mackenzie e tinha de guarnição 885 oficiais, sargentos e praças.

Depois da chegada e após ter sido recebido pelo embaixador do seu país, o almirante Hallifax deslocou-se ao edifício da Marinha e ao Palácio do Alfeite onde apresentou cumprimentos aos almirante Sousa Leitão e vice-almirante Ramos Rocha, respectivamente chefe do Estado-Maior da Armada e comandante naval do Continente.

Durante a estadia daquele navio no Tejo, grupos de oficiais visitaram o Comando Naval do Continente e os Grupos n.os 1 e 2 de Escolas da Armada.

Nos dias 1 e 2 de Dezembro, o HMS "Blake", atracado ao cais da Rocha Conde d'Obidos, esteve patente à visita do público.

O SUBSECRETÁRIO DE DEFESA DO GOVERNO DOS EUA NO MUSEU DE MARINHA

Durante a sua recente visita a Lisboa, para conversações no Estado-Maior-General das Forças Armadas, o dr. William Perry, subsecretário de Defesa dos Estados Unidos da América, manifestou o desejo de conhecer a exposição de cartografia do Museu de Marinha, interesse este motivado pelo seu passado envolvimento em trabalhos de cartografia. Na visita que fez, foi acompanhado pelo coronel Wubenna, chefe da MAAG, e pelo brigadeiro Costa Álvares, do EMGFA.

Recebido pelo contra-almirante Emmanuel Ricou, director do Museu, teve a oportunidade de ouvir o capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota como destacada autoridade no domínio da cartografia antiga portuguesa.

NAVIOS DE GUERRA ESTRANGEIROS NA MADEIRA

Em Novembro passado escalaram o porto do Funchal, em visita de rotina ou não oficial, as unidades navais "Tromp", "Zuiderkruis", "Kortenaer", "Utrecht", "Zeehond" e "Amsterdam" da Marinha dos Países Baixos; "Brighton", "St. Margarets", "Lowestoft" e "Opportune" da Royal Navy, e "Wiflingen" da Armada belga, comandados respectivamente pelos cap.-m.-g. Van Coppen, J. Einthoven, Van Der Hout e P. Leertouwer, cap.-frag. G. Beerse e cap.-ten. F. Laks; cap.-frag. J. Tod, 1.º-ten. M. Hooper, cap.-frag. J. Chestnutt e cap.-ten. A. Taylor e cap.-frag. A. Stroobant.

Estas unidades tinham de guarnição, na totalidade, cerca de 1900 homens.

(Colaboração do Comando Naval da Madeira)

OS 70 ANOS DAS RADIOCOMUNICAÇÕES NA ARMADA

O Clube Militar Naval comemorou, no passado dia 11 de Dezembro, os 70 anos das radiocomunicações na Armada. Na sessão solene, que teve lugar às 21.30 horas, o capitão-de-mar-e-guerra Oliveira Lemos evocaria a efeméride, lembrando essa data longínqua de 1909 em que o cruzador "S. Gabriel" estabeleceu ligação radiotelegráfica até cerca de 160 milhas da costa com o posto montado em Vale de Zebro.

Ao historiar todo esse caminho que durante 70 anos a Marinha percorreu, sempre com lustre e prestígio, trouxe à lembrança a memória daqueles que mais significativamente contribuiram para colocar a Armada na vanguarda das radiocomunicações do país. Falou a seguir o vice-almirante Moura da Fonseca que historiou a evolução da organização das radiocomunicações na Marinha, salientando factos e episódios de relevo ao longo desse caminho de 70 anos.

Nos três dias seguintes, teve lugar um

colóquio sobre radiocomunicações a que deram contributo alguns sócios que abordaram variados temas de natureza técnica no âmbito daquele sector de actividade profissional.

(Colaboração do C.M.N.)

UMA EXPOSIÇÃO DE PINTURA

Mais uma vez o salão do Clube do Sargento da Armada esteve patente ao público, para apresentação de uma nova exposição de pintura do 1.º-sarg. R Arlindo Mateus.

Foram vinte e seis obras que revelaram a curva ascendente do artista, sempre na procura de novas expressões e de maior segurança técnica. Foi, sem dúvida, a sua melhor mostra de todas as que lhe vimos. A sua paleta é vibrante e generosa, adaptando-se a uma diversificada expressão que vai desde a figuração de uma realidade objectiva até à pura abstracção.

"Sinais de tempestade" é um quadro bem conseguido, da mesma forma que "Restos de Primavera" nos mostra, nos longes, um perfeito domínio de perspectiva da cor.

Em "Beijos do mar", à soberba beleza do céu, vem juntar-se um magnífico mar, cintilante de luz.

Em "Campino" e "Isolaram a cidade", o abstraccionismo é servido por uma boa imaginação e uma técnica segura que, no segundo quadro, conseguem uma significativa carga emocional, plena de intenção.

O expressionismo é aflorado em "Humildade" e "Elas", com referência especial para o primeiro, em que as cores se casam admiravelmente com o espírito do assunto.

Por último, "Fraternidade" afirma-se como um quadro muito belo, que prestigiaria qualquer artista.

A exposição de Arlindo Mateus deixou-nos uma magnífica impressão, preludiando uma trajectória artística em plena ascenção, e honrou a "Casa" cujas portas se abriram para acolher esta manifestação de arte e cultura.

(Colaboração do cap.-m.-g. O. Lemos)

SESSÃO NA ACADEMIA DE MARINHA

Sob a presidência do capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota, novo presidente eleito da Academia de Marinha, realizou-se, no passado dia 12 de Dezembro, nas instalações do Museu de Marinha, mais uma sessão plenária deste órgão cultural da Armada, durante a qual o prof. Michel Mollat du Jourdin, presidente da Comissão Internacional de História Marítima e membro das Academias de Marinha de França e de Portugal, apresentou uma comunicação subordinada ao título "Ex-votos marítimos".

Nela se ocupou da antiguidade do uso

de tais ex-votos, da sua natureza, dos ambientes sociais em que, ao longo dos séculos, foram produzidos, dos seus autores e da evolução das suas características, em especial em relação à França. Neste país vem sendo feito o seu inventário sistemático, e existe uma *associação para salvaguarda e estudo dos ex-votos marítimos e fluviais*, de que é presidente aquele académico.

Durante a sessão estiveram expostos alguns ex-votos marítimos pertencentes ao Museu de Marinha, cujo director, contra-almirante Emmanuel Ricou, fez apropriados comentários em tal matéria.

A apresentação do prof. Jourdim foi feita pelo comandante Teixeira da Mota, que pôs em relevo o papel daquela individualidade na promoção da cooperação internacional no domínio da história marítima, o que lhe tem valido estar à frente da respectiva comissão internacional desde a sua constituição em 1960.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA VISITOU O HOSPITAL DA MARINHA

Como tem sido tradicional nos últimos anos, na quadra natalícia, o Presidente da República, general Ramalho Eanes, na sua qualidade de chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, visitou alguns hospitais militares do país.

No dia 18 de Dezembro, chegou às 15.00 horas ao hospital da Marinha, onde foi recebido pelos chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, superintendente dos Serviços do Pessoal, contra-almirante Garrido Borges, director do Serviço de Saúde Naval, contra-almirante MN Tarouca da Silva, e director e subdirector daquele estabelecimento hospitalar da Armada, respectivamente capitães-de-mar-e-guerra MN Luís Santa Bárbara e Cunha Jóia. Presentes ainda, duas senhoras da secção da Cruz Vermelha Portuguesa que funciona naquele hospital.

O Presidente da República percorreu todas as enfermarias e teve palavras de conforto para os doentes. Num gesto de simpatia digno de registo, satisfez um pedido do marinheiro Cortês — internado no hospital há cerca de 15 anos — oferecendo-lhe um aparelho de televisão a cores.

Antes de se retirar, o general Ramalho Eanes tomou café no bar do pessoal do hospital, conversando com as entidades que o receberam e alguns médicos.

Quarto de Folga

CONCURSO N.º 101

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

Os marinheiros, em geral, nas suas frequentes viagens visitam portos de variados países. Consequentemente, tomam conhecimento com a unidade monetária dessas nações e utilizam-na na compra de "souvenirs" para a família.
Analise os seus conhecimentos nesta matéria, pondo os portos indicados em correspondência com os países a que pertencem e com a moeda que neles circula, indicando apenas os símbolos correspondentes:

PORTOS:

A — Damman	a — Roménia	1 — Xelim
B — Manila	b — Arábia Saudita	2 — Dinar
C — Patrás	c — Irão	3 — Rial
D — Bolama	d — Filipinas	4 — Zloty
E — Reikjavik	e — Japão	5 — Baht
F — Abadã	f — Islândia	6 — Leu
G — Kobe	g — Tailândia	7 — Dinar
H — Fiume	h — Salvador	8 — Peso
I — Stettin	i — Tunísia	9 — Coroa
J — Constança	j — Guiné-Bissau	10 — Dracma
L — Acajutla	l — Grécia	11 — Rial
M — Mogadíscio	m — Venezuela	12 — Colón
N — Bangkok	n — Somália	13 — Iene
O — Safax	o — Jugoslávia	14 — Bolívar
P — La Guaira	p — Polónia	15 — Peso

RIFÕES

— O hóspede e o peixe
em três dias fedem ou aborrecem.

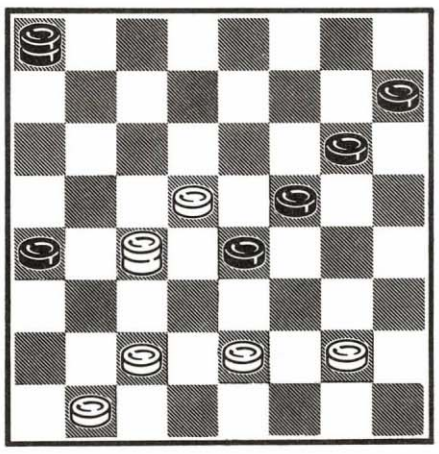
— Pesca e fortuna
uma vez muita
e outra nemhuma.

— Quem trabalha na baleia
come-lhe os torresmos.

M. Horta
Sarg.-aj. L

DAMAS

(Solução no próximo número)



Jogam as brancas e ganham.

A PERSPICÁCIA DO LEITOR

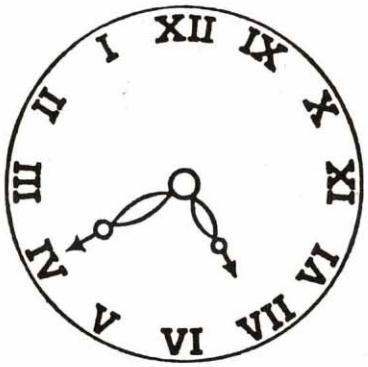
É BOA TESTEMUNHA?

Todos podemos, um dia, vir a precisar de contar no banco das testemunhas o que vimos, ouvimos ou sentimos, desde um simples pára-choques amolgado a uma tragédia maior. A investigação tem demonstrado que a maioria das pessoas não regista os factos com precisão — só vemos aquilo que julgamos ver. No entanto, a observação, a percepção e a noção exacta do tempo podem ser treinadas. Experimente neste teste as suas aptidões como testemunha.

1. Observe atentamente o desenho durante um minuto. Há nele 8 erros. Quantos consegue encontrar?

2. Se um clube se reúne na quarta-feira a seguir à segunda-feira de cada mês, em que dias do mês pode ter lugar a reunião?

   — entre 11 e 17;
   — entre 10 e 16;
   — entre 9 e 15;
   — entre 10 e 17.



3. No tribunal, uma testemunha alegou que tinha a certeza da hora a que o crime fora cometido porque, quando ouviu o tiro, viu o relógio que estava atrás de si reflectivo no espelho. O advogado de defesa pediu à testemunha que desenhasse o relógio tal como o tinha visto. Este é o desenho. Foi considerado inconsistente como prova. Porquê?

4. Qual destas palavras não pertence aos seguintes grupos?
   a) bacalhau, arenque, linguado, baleia, sardinha, atum.
   b) bicicleta, automóvel, autocarro, táxi, motocicleta.
   c) rosa, amor-perfeito, violeta, gladíolo, hera.

5. Qual destes números não pertence aos grupos seguintes? *Uma indicação: b) e c) são extensões do grupo a).*
   a) 25; 16; 9; 100; 7; 36
   b) 82; 65; 50; 16
   c) 23; 14; 49; 34

6. Num filme ou num livro, as cenas tristes
   a) comovem-me até às lágrimas;
   b) não me afectam;
   c) comovem-me muito raramente.

7. Sem olhar para o relógio, é capaz de dizer que horas são neste momento com uma aproximação de 10 minutos (a mais ou a menos)?
   a) acertei;
   b) não acertei.

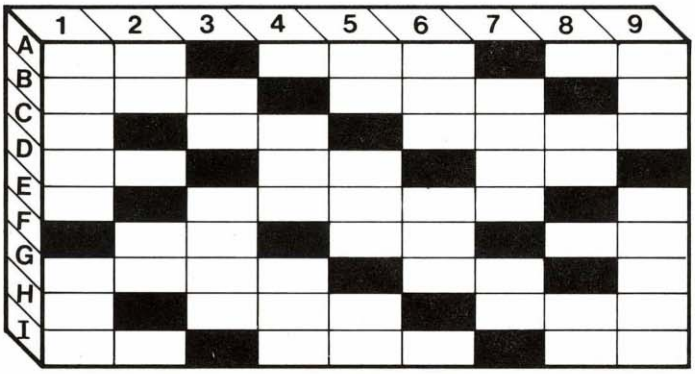
8. Tenho sonhos muito realistas:
   a) muitas vezes;
   b) só de vez em quando;
   c) muito raramente.

9. Quando conhece uma pessoa pela primeira vez, é capaz de lembrar-se do nome dela no dia seguinte?
   a) sim;
   b) não.

10. Tem a sensação de que
    a) a vida se tem portado bem consigo;
    b) a vida tem sido injusta para consigo;
    c) tem recebido da vida mais ou menos o que merece?

(Solução no próximo número)

CRUZADA SILÁBICA COORDENADA COM PROVÉRBIO



D-2	A-8	H-7	F-3		E-6	D-5	I-6		H-8	I-2

HORIZONTAIS: A — Qualquer corpo esférico; embarcação costeira dos marroquinos; manorada. B — Caixa de rufo; distância vertical da quilha do navio à linha de flutuação; parte mais larga da enxada. C — Laço apertado; este objecto; lugar onde se dorme. D — Gume de instrumentos cortantes; cumpre; natural. E — Tecido fino como escumilha; substância que faz acelerar a velocidade das reacções químicas e se mantém inalterável; aqui. F — Trama; bioco; ave columbina parecida com a pomba. G — Calda ou guisado de tomate; suave; terceira nota da escala de dó. H — Apelido; exagero de sinonimia; acção judicial. I — Aparelho que serve para assinalar, pela reflexão de ondas hertzianas ultracurtas, objectos afastados e descobrir a sua localização exacta; guardarás silêncio; dinheiro (gir.).

VERTICAIS: 1 — O que se dedica intensamente ao estudo das plantas; tosquiar. 2 — A toa (ao tró); pron. demonst.; assunto; conceder. 3 — A ponta da verga; pancada com o cacete. 4 — Quarta nota da escala musical; toque de instrumentos; árvore medicinal, tipo das datiscáceas. 5 — Espécie de rã; relativo a guerra; cabeça (gir.). 6 — Tripulante que deita a rede ao mar; extraído; chefe político, na Etiópia. 7 — Que se impõe; concorda com. 8 — Nome da letra *B*; erudito; décima sétima letra do alfabeto grego; tromba de água. 9 — Coelho pequeno; desgraça pública.

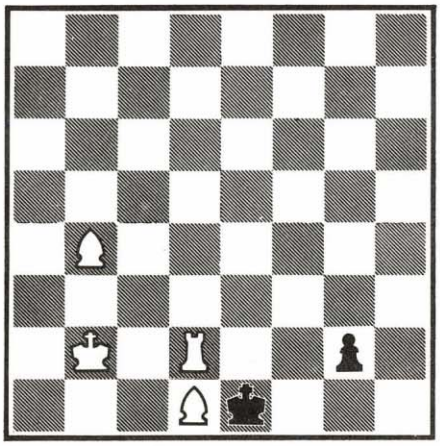
Depois de resolver o problema, transporte as sílabas segundo as coordenadas indicadas, e encontrará um provérbio muito conhecido. Divirta-se.

(Solução no próximo número)

MINDOGUES

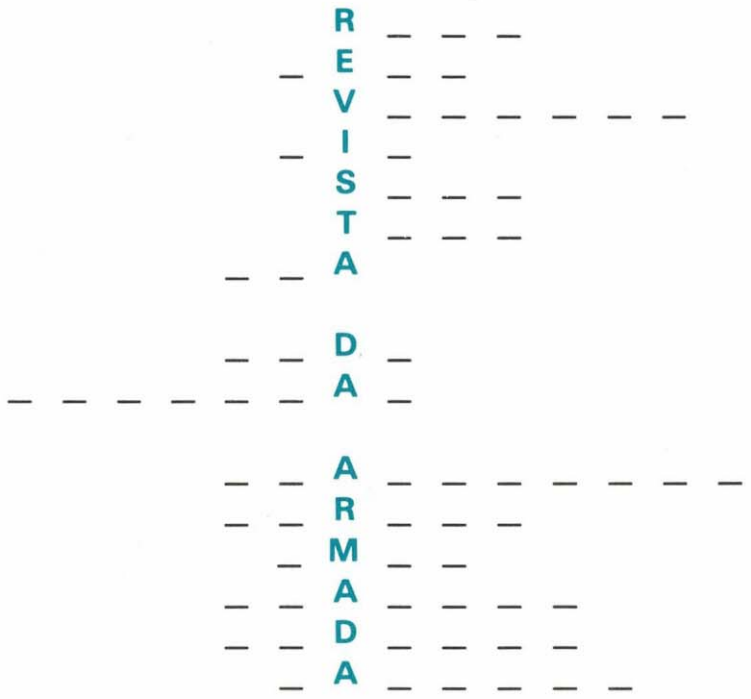
XADREZ

(Solução no próximo número)



As brancas jogam e dão mate em três lances.

PASSATEMPO



O leitor substituindo os traços por letras encontrará os nomes de vários rios portugueses e estrangeiros.

(Solução no próximo número)

Carmo Pinto
Sarg.-aj. H

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do número anterior)

HORIZONTAIS: 1—Aicmofobo. 2—Anafora. 3—As; anafa; cá. 4—Mós; sai. 5—Braga; aibo. 6—Iof; mel. 7—Trica; sabre. 9—Ai; ail; lê. 10—Arnes; afora. 11—Coa; sal.

VERTICAIS: 1—Gambito; a.C. 2—Soror; aro. 3—Ia; safirina. 4—CNA. 5—Manta; acaso. 6—Ofa. 7—Fofos; salaz. 8—Ora. 9—Ba; símbolos. 10—Caber; era. 11—catoles; al.

CONCURSO N.º 99

A brincar, sim; mas a sério, não!

VENCEDOR: Celso J. C. Moreira, gr. D n.º 151079. NRP "Afonso de Albuquerque".

BRÍDEGE

(Solução do problema do número anterior)

NORTE
♠ -
♥ A R 8 7 5 3 2
♦ 9
♣ -

OESTE
♠ 9 8
♥ D V 10 9
♦ -
♣ V 10

LESTE
♠ -
♥ -
♦ V 8 7 6 4 3 2
♣ 7

SUL
♠ V 3
♥ 6 4
♦ 10 5
♣ D 5

Sul faz o Ás, o Rei e a Dama de espadas baldando do morto as 3 honras de ouros e segue com o Ás e o Rei de paus. A situação é esta:

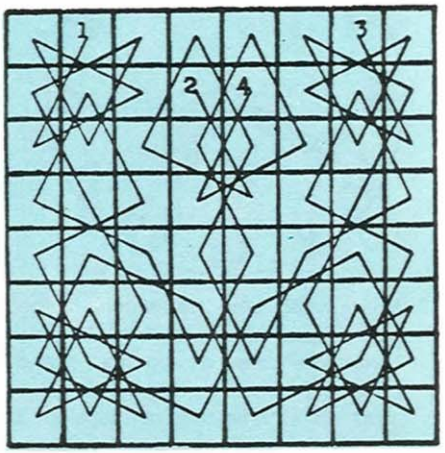
Sul joga o 9 de ouros e se:

a) Leste deixa passar: Sul faz o 10 e Oeste, que não pode baldar copas (ou Sul daria um golpe nesse naipe), é obrigado a baldar uma carta preta; neste ponto Sul prossegue no mesmo naipe preto, fazendo 2 vazas nesse naipe e comprimindo Oeste nos outros 2 naipes;

b) Leste joga o valete (enquanto Oeste balda uma copa): Sul apanha a mão no retorno a paus e faz o 10 de ouros; também neste caso Oeste vem a encontrar-se sucessivamente comprimido em 3 naipes.

SALTO DE CAVALO

(Solução do passatempo do número anterior)



Tão tristes, tão saudosos,
Tão doentes da partida,
Tão cansados, tão chorosos,
Da morte mais desejosos
Cem mil vezes que da vida.

Partem tão tristes os tristes,
Tão fora d'esperar bem,
Que nunca tão tristes vistes
Outros nenhuns por ninguém.

João Roiz de Castelo-Branco

DAMAS

(Solução do problema do número anterior)

	BRANCAS	PRETAS
1.	18-22	27-18
2.	20-23	1-28
3.	3-7	12-3—D
4.	26-30—D	3-17-26
5.	30-21-11-24-31 e ganham	

PILHA DE PALAVRAS

(Solução do problema do número anterior)

1—Prata. 2—Pinta. 3—Podar. 4—Parvo. 5—Piola. 6—Pompa. 7—Prece. 8—Poder. 9—Praga. 10—Pilar. 11—Poial. 12—Porte. 13—Puava. (Andrómeda. Lira)

Festas do Natal em unidades da Armada

A Comissão de Bem-Estar da UAOACM organizou, no dia 17 de Dezembro, a festa do Natal dedicada aos filhos dos militares, militarizados e civis que prestam serviço nos vários organismos instalados no Edifício da Marinha, a que assistiram algumas centenas de pessoas.

Organizada pela secção da Cruz Vermelha que funciona no Hospital da Marinha, e com a habitual colaboração graciosa de vários artistas, realizou-se, no dia 11 de Dezembro, a festa natalícia dedicada aos doentes internados naquele estabelecimento hospitalar da Armada.

No dia 20 de Dezembro, no Museu de Marinha, os filhos do pessoal que ali presta serviço tiveram a sua festa do Natal.

N. R. — Certamente, como é tradição, outros serviços, unidades e comandos fizeram também as suas festas natalícias, as quais não são aqui assinaladas por delas não termos tido conhecimento.

Evolução histórica dos uniformes na Armada (13)

Os uniformes do Regimento da Armada / 1736

O documento de uniformologia histórico-militar portuguesa que se publica, na sequência do estudo que a "Revista da Armada" iniciou, é também um manuscrito iluminado. Servia, certamente, para encapar o "Mappa Geral da Carga y Guarnição que trouce a este Reino a Nao de Viagem. de S. Mage. N.ª S.ª da Conceição. este anno de 1736". Pertencia este valiosíssimo documento ao grande bibliófilo Fernandes Tomás, e fora já estudado por Sousa Viterbo. Em 1954, entrou na posse de Luís de Vasconcelos de Castro, que me permitiu a sua reprodução.

Destinava esta preciosa iluminura a servir de rosto ao livro da evolução histórica dos uniformes da Armada, que o então ministro da Marinha, vice-almirante Pereira Crespo, com tanto interesse desejava mandar publicar. Este desejo de dar a conhecer o vasto historial da uniformologia militar da Armada já vinha de longe. Desde Gastão de Mello de Matos, Frazão de Vasconcelos, António Marques Esparteiro, Álvaro Gil Fortée Rebelo, até ao vice-almirante Quintanilha de Mendonça Dias, ao tempo ministro da Marinha, todos se interessaram nele. Foi a instâncias deste último que se editaram em selos postais as emissões sobre galeotas e outros navios da Marinha de Guerra, desde a barca ao navio-escola "Sagres" (antigo), e instara sobremaneira para que a seguir à emissão da série de uniformes militares do Exército se fizesse uma sobre os uniformes da Armada. Esta estava já estruturada para ser posta sobre a prancheta de desenho. Era uma emissão rica de colorido e de alto interesse histórico-documental. Todas estas emissões foram destinadas ao antigo Ultramar e atingiram altas cotações no mercado filatélico nacional e estrangeiro, merecendo a emissão para Cabo Verde a classificação da melhor a nível internacional, por indicação duma famosa revista alemã de filatelia.

Assim, nunca a Marinha deixou de se interessar pelo seu tradicionalismo histórico.

Mas, vejamos o documento.

Envolto em albarradas floridas, ao gosto amaneirado da época, vemos a nau de viagem "Nossa Senhora da Conceição" fundeada, observando-se a alcaxa das baterias com as portinholas vermelhas, bandeira e jaque com as armas reais, e no mastro grande, a flâmula branca listada de verde, de nau de viagem. Ao lado, iluminadas a ouro, as armas do reino. Em baixo, a indicação da guarnição militar da nau: 4 tambores, 1 capitão-de-mar-e-guerra e 228 praças. Quanto aos uniformes que envergam, chamamos a atenção para a particularidade de se designar ainda por Terço da Armada Real do Mar Oceano, quando, pela reorganização de 1707, se determinara que os Terços se passassem a denominar Regimentos. Isto mostra bem o apego que os marinheiros têm às suas tradições.

O tambor enverga casaca vermelha, gola, canhões e calções da mesma cor. Véstia militar (colete comprido) cor de camurça, pescocinho preto e botões amarelos. Nas pernas, meias brancas de justilho e nos pés sapatos de bezerro, de fivelão amarelo (latão). Na cabeça, sobre cabeleira de estopa, tricórnio de grandes abas reviradas, com presilha, formando três goteiras ou canudos, de cor preta e de feltro.

O oficial, tendo na mão direita o espontão de lança como símbolo de comando, enverga casaca verde, que foi tradicional na Armada até 1797, gola, canhões e calções vermelhos, botões dourados, pescocinho preto e véstia cor de camurça. Calça meias brancas de justilho e sapatos de bezerro, de fivelão dourado. À cinta, faixa carmezim com borlas caídas de forma intencional, ao uso militar, e espada. Na cabeça, sobre cabeleira encanudada de polvilhos, o tricórnio de feltro negro encanudado, de abas, com presilha.

A praça, com as peças do uniforme da mesma cor, tem a tiracolo o talabarte da patrona, com o seu polvorinho e o cinturão para o sabre e a baioneta, tudo em coiro de anta. Na mão direita, a espingarda ou fuzil de ante carga, com fecharia de sílex.

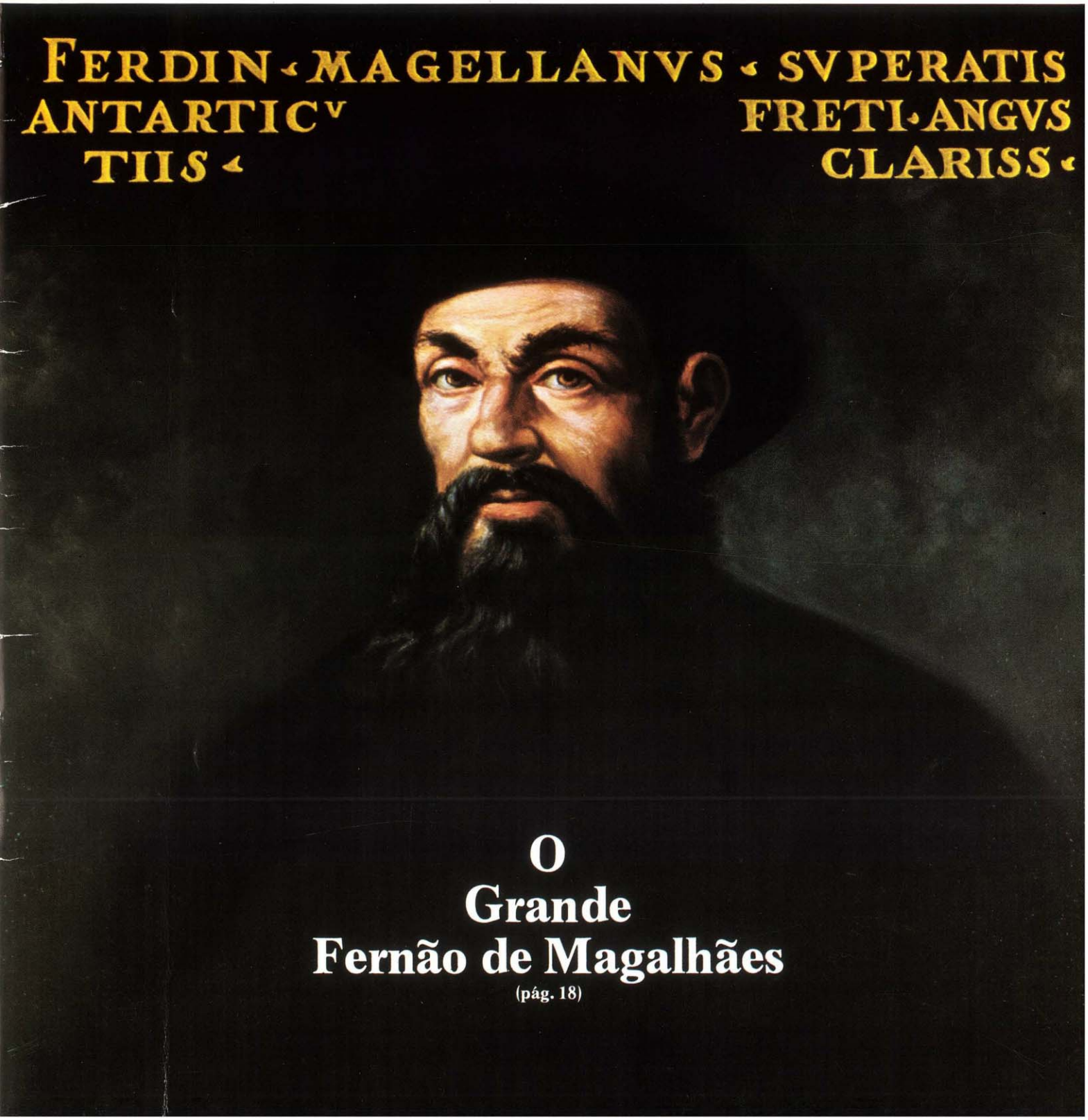
É este o único documento conhecido que nos mostra como eram os belos uniformes do Regimento da Armada nos tempos do magnânimo e sumptuoso rei D. João V.

(Reprodução proibida)

Alberto Cutileiro

N.º 102 / MARÇO 1980 / ANO IX / MENSÁRIO 15$00

revista da ARMADA

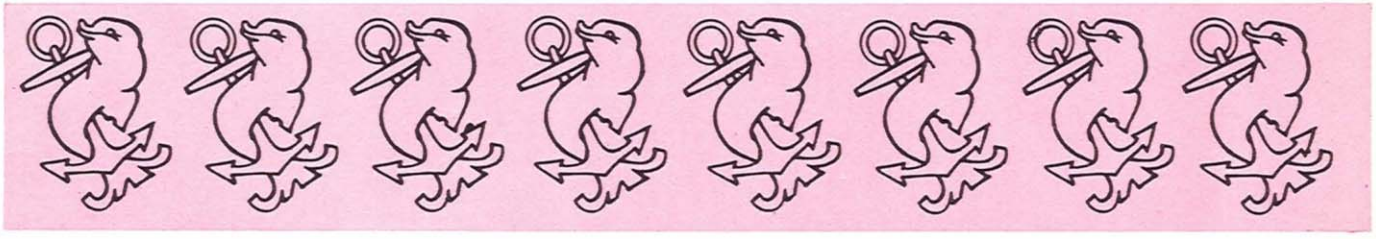


O Grande Fernão de Magalhães

(pág. 18)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
D. Barreiros	**Conheça a sua Marinha** Corveta "Afonso Cerqueira": Uma história e uma vida contada pela sua gente	4
O. Lemos	**Ciências, Artes e Letras** A arte Pop na América do Norte	7
	Voz da Abita/Cartas ao Director	11
A. Maria	**Esperança**	12
M. Horta	**Notícias Pessoais**	13
S. B.	**Histórias de Marinheiros** 15—Letra de médico	14
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	15
	Saibam Todos	15
S. Oliveira	**Uma opinião sobre a Educação Física na Armada**	16
S. Mendes	**O grande Fernão de Magalhães**	18
G. Brandão	**Filatelia**	21
	Desporto	22
M. do Vale	**Um francês que merece ser conhecido dos portugueses**	23
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	25
	Reportagem	26
	Quarto de Folga	32
A. Cutileiro	**Evolução histórica dos uniformes na Armada (14)**	Contracapa



PORTE PAGO

REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C/alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade da Marinha

Redacção e Administração:
Edifício da Marinha
1188 Lisboa Codex
Telefone: 36 89 60

N.º 102/MARÇO 1980/ANO IX

Preço de venda avulso 15$00

Assinaturas anuais:
Continente e Ilhas 150$00
Estrangeiro 260$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

Retrato de Fernão de Magalhães.

(Réplica de Ramos Ribeiro, 1959 — Museu de Marinha)

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

"O meu Comandante"

Antigamente, quando não havia comunicações entre os navios e a terra, o comandante era *Rei e Senhor* a bordo. Dizia-se até, e com toda a propriedade, que, *abaixo de Deus, o comandante*.
Com o advento da TSF já não é bem assim. Embora o comandante seja ainda a autoridade suprema a bordo, está sujeito a ordens superiores, a qualquer momento.

Todos temos, ou melhor, cada um de nós tem o *seu comandante*, aquele que, entre todos os que servimos, consideramos o melhor.
E, o melhor não é o mais inteligente, o mais competente, o mais justo, o mais compreensivo, o mais tolerante, o mais correcto... Nada disso, o melhor comandante é o que, em perfeito equilíbrio, reúne o maior conjunto destas e doutras qualidades.

Eu tive *o meu comandante*. Chamava-se João Pais Baptista de Carvalho, era capitão-tenente, comandante do aviso de 2.ª classe "Pedro Nunes", sendo eu o imediato.
Era um homem extraordinário e, para o demonstrar, podia citar variadíssimos aspectos da sua personalidade e contar alguns episódios vividos a bordo. Mas não, conto apenas este, que me parece caso único e suficiente para o definir perante a guarnição do *seu navio*.
Numa viagem de instrução de aspirantes de curso findo da Escola Naval, com escala em algumas das nossas antigas colónias, recebi instruções suas para resolver os casos de disciplina vulgares, submetendo à sua apreciação apenas aqueles que considerasse merecedores de castigo registado. E, o que é notável, apesar da viagem ter sido de cerca de seis meses, a verdade é que apenas houve um caso desses!
Consumado o castigo, observadas todas as regras em vigor, veio o grumete punido pedir-me licença para ir falar com o comandante, sem me querer revelar o motivo que o levava a isso, nem o que iria dizer-lhe.
Eu próprio o levei à sua presença e assisti à conversa. O grumete ia apenas pedir desculpa de ter cometido a falta, porque *o senhor comandante não merecia que alguém prevaricasse e lhe causasse aborrecimentos*.
Será preciso fazer comentários sobre o caso? Julgo que não...

C/alm.

Corveta "Afonso Cerqueira": uma história e uma vida contada pela sua gente

Estive na "Afonso Cerqueira" uma, duas, três vezes. Uma missão me levava lá: dar a conhecer a sua história e a sua vida, missão integrada no propósito que anima esta secção. Amável e jovial, o capitão-tenente Santos Leitão que desde Março de 1978 comanda o navio, e o conhece como as suas mãos, contou-me, a vida da "Afonso Cerqueira" como quem relata algo da sua própria vida.

Sob planos portugueses e com concepção de polivalência a corveta foi construída nos estaleiros da Bazan, na cidade de Cartagena, Espanha. Foi aumentada ao efectivo da Armada portuguesa em 28 de Junho de 1975, chegando à Base Naval de Lisboa em 24 de Julho daquele ano.

A primeira missão atribuída ao navio foi uma comissão na antiga colónia de Timor, que deveria durar três meses. Vicissitudes várias, acabaram por levar o navio a efectuar uma viagem de circum-navegação que durou cerca de seis meses, mais precisamente, 190 dias.

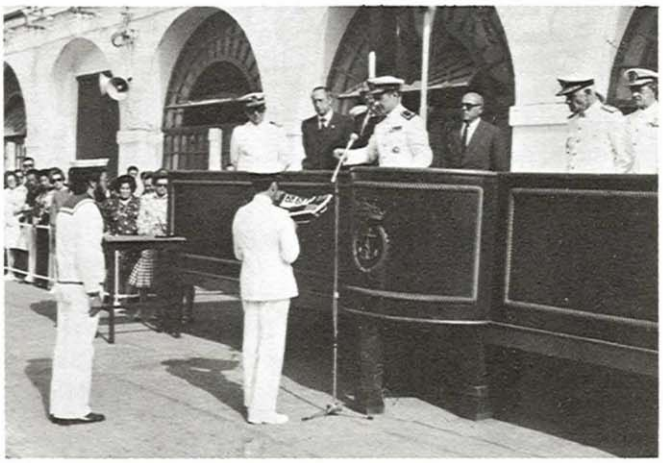
Desde que foi integrada na Armada portuguesa até esta data (Dezembro de 1979) efectuou variadíssimas missões entre as quais ressaltam:

— Viagem de circum-navegação (3 de Setembro de 1975 a 11 de Março de 1976) já atrás citada e que foi de particular relevância dado a última efectuada por um navio da Marinha de Guerra ter sido levada a cabo em 1940-42 pelo aviso de 2.ª classe "João de Lisboa".
— Viagem à América do Norte (passando depois pela Venezuela) participando no bicentenário da independência dos E.U.A. (21 de Junho a 15 de Agosto de 1976).
— Viagem ao Canadá, mais propriamente à cidade de Montreal, participando nas comemorações do dia de Camões e das Comunidades (30 de Maio a 20 de Junho de 1979).

No conjunto destas três viagens foram visitados os seguintes portos estrangeiros: Porto Said, Adem, Maracaíbo, Colombo, Panamá, Mau-Meta, Hong-Kong, San Diego, Singapura, Manila, Honolulu, Yokohama, Nova Iorque, Filadélfia, Baltimore, Fort-Lauderdale, La Guaira, Montreal; e os seguintes países: Japão, Estados Unidos da América (costa Oeste e costa Leste), Austrália, Filipinas, Singapura, Venezuela, Panamá, Sri-Lanka (Colombo), Iémene do Sul, Egipto e Canadá.

Para além destas, há a considerar as inúmeras missões levadas a cabo nas águas do Continente, Açores e Madeira, em serviço de vigilância das águas territoriais, fiscalização da pesca, assistência e salvamento, apoio a populações, exercícios nacionais e internacionais, comemorações de datas importantes, etc.

Desde a sua entrada ao serviço navegou 99 618 milhas em 7193 horas e 37 minutos.



Acto da entrega da "Afonso Cerqueira", em Cartagena, à Armada portuguesa, em 28 de Junho de 1975.

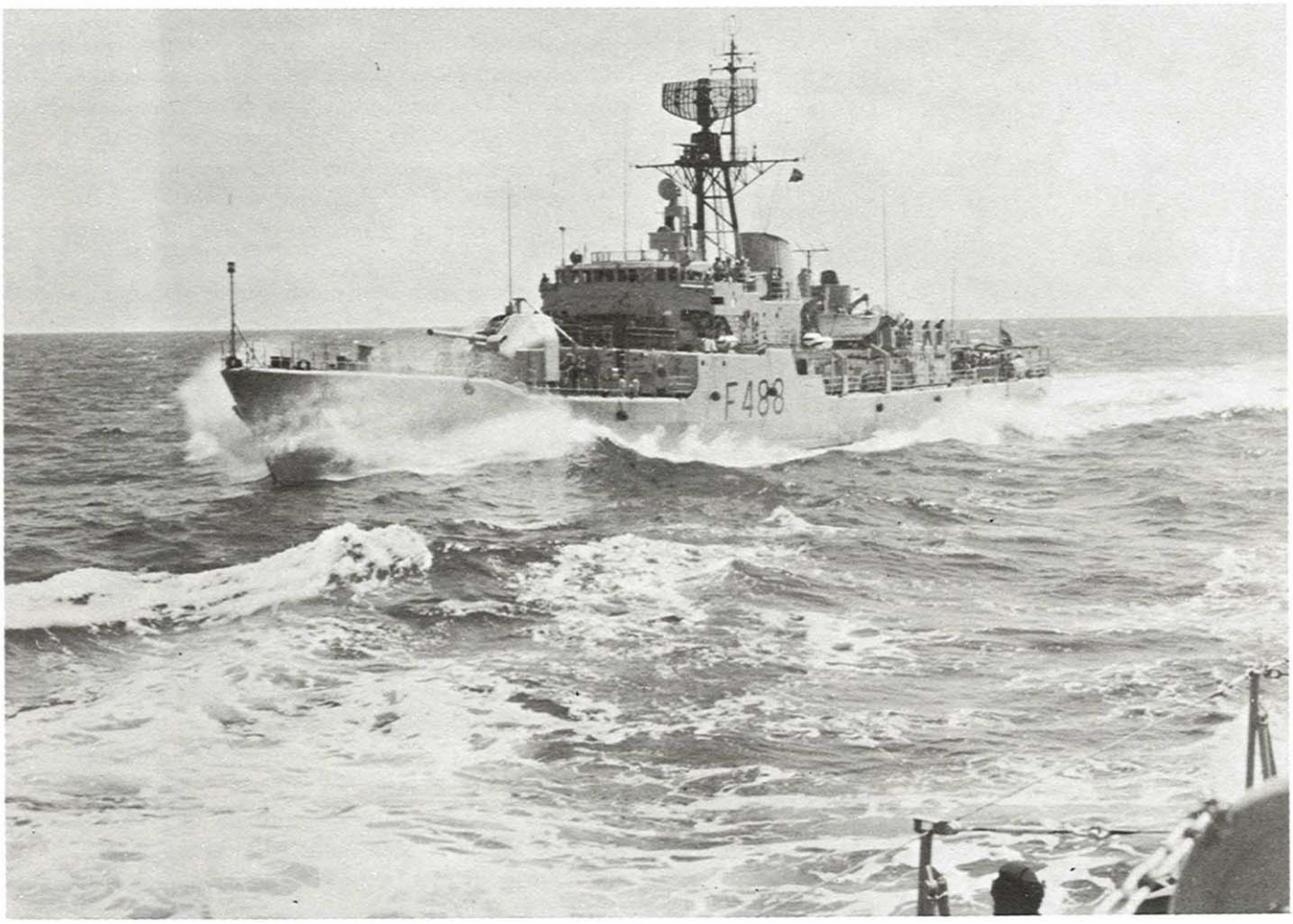
Ouvi atentamente o comandante da "Afonso Cerqueira" que, gentilmente, fez uma pausa para me oferecer um café e depois, retomando o fio à meada, servindo-se agora de um pequeno apontamento, falou das características do navio, o qual pertence às corvetas da segunda série, classe "Baptista de Andrade", e que ainda recentemente foram publicadas na nossa Revista (N.º 93/Jul. 79).

Referindo-se ao patrono do navio, contra-almirante Afonso Júlio de Cerqueira, o comandante Leitão citou a longa e histórica carreira daquele ilustre marinheiro, a qual se encontra igualmente publicada no referido n.º 93 da "Revista da Armada".

Com tal paixão e conhecimento falava do seu navio que, a determinada altura, interrompi:

— Pela maneira como fala, dá-me a impressão de que passou aqui toda a sua vida de Marinha. Mas, eu recordo-me de o ter encontrado na fragata "Comandante Hermenegildo Capelo" quando nela embarquei com o conjunto musical *Os Náuticos*.

— Sim. É verdade. Era chefe do Serviço de Artilharia. Embora muito ligado à "Afonso Cerqueira", desde os



A corveta "Afonso Cerqueira" em exercícios.

planos da sua construção em Cartagena, não posso esquecer o resto da minha vida de Marinha, a começar pelos tempos da Escola Naval que frequentei de 61 a 64, no curso *Nuno Tristão*. Como não poderei esquecer a minha passagem pelo patrulha "Fogo", pelo "Ribeira Grande", pela Escola de Artilharia, pela Direcção das Construções Navais, pela Direcção do Serviço de Armas Navais, pela "Baptista de Andrade", como comandante, etc.

— Comandante, sei que vive a Marinha e que muito teria para nos contar, mas peço-lho apenas para nos dizer algo que mais o tivesse impressionado durante a sua estadia na "Afonso Cerqueira".

(Quase se lhe embargou a voz e uma sombra de saudade lhe perpassou no olhar ao levantar-se para nos mostrar uma pequena estatueta que conserva na camarinha).

— Vê isto? É um simples *bibelot*. Contudo, representa alguma coisa que jamais poderei esquecer. Foi nesta última viagem ao Canadá. O navio estava abarrotado de compatriotas nossos. Alguém que já quase não falava português, mas tinha Portugal na alma, aguardou duas horas para falar comigo. Não foi possível recebê-lo antes, por razões de serviço.

"Era um homem já gasto pela idade, que me abraçou comovido, entregando-me esta lembrança e dizendo: *Venham mais vezes, tragam até nós o nosso querido Portugal.*"

O 1.º-tenente MQ Taveira Pinto, chefe do Serviço de Máquinas, que ouvira este testemunho do comandante, fez um movimento afirmativo, como quem confirma o sucedido, parecendo dizer que também ele próprio tinha muito que contar.

— Há muito tempo no navio, tenente Taveira?

— De toda a guarnição, sou dos que têm maior tempo de permanência a bordo. Estive, primeiramente, dezoito meses e vou já com vinte e quatro meses nesta segunda etapa, ou seja, tenho quarenta e dois meses ao todo.

— Já é qualquer coisa!

— Se é! Acredite que quando deixar a "Afonso Cerqueira" vou sentir muitas saudades...

— Deixe lá, quem se muda Deus o ajuda.

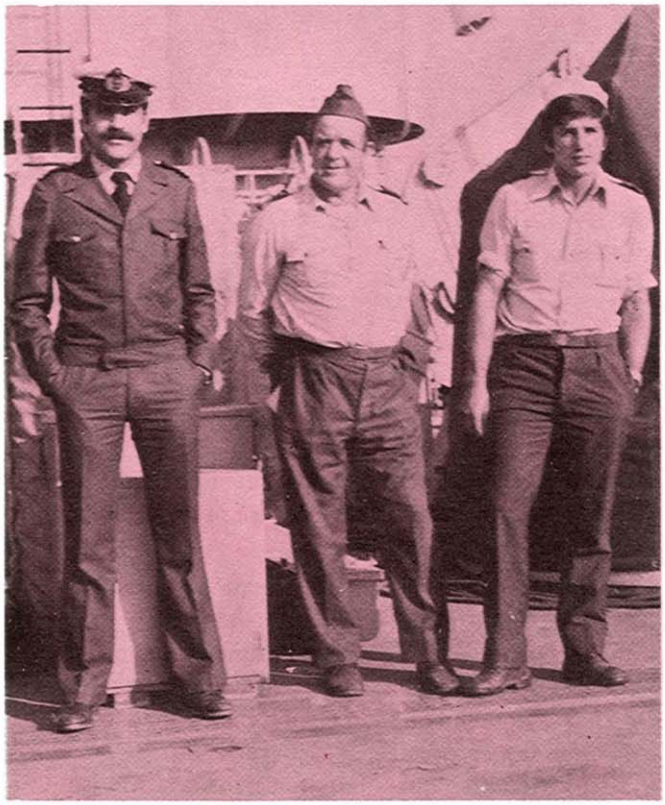
— Pois é, mas quarenta e dois meses não são quarenta e dois dias.

"Deixam marca. E eu posso dizer que muita experiência adquiri no aspecto profissional. Além disso, as numerosas missões atribuídas ao navio, a estadia em Timor e a volta ao Mundo são coisas que não esquecem facilmente. Repercutem-se na nossa vida. Ainda agora, nos aniversários da chegada do navio de Timor, a guarnição de então se reúne num almoço. Chegam a aparecer mais de sessenta por cento dos elementos que dela faziam parte, vindos dos mais variados pontos do país."

— Acha que esses ficaram *presos* à Marinha?

— Ah! Sim. Na Marinha, principalmente o pessoal que esteve embarcado, adquire um forte sentido de amizade e camaradagem que continua mesmo quando se volta à vida civil.

Em Montreal, o comandante da "Afonso Cerqueira" assinando o livro de honra na Câmara local.



Três dos entrevistados a bordo da "Afonso Cerqueira".

— Acha o tenente Taveira que o aparecimento desta secção na nossa Revista pode contribuir para cimentar ainda mais a amizade entre os antigos servidores da Armada?
— Não duvido! E presinto que vai ser uma secção com impacto e interesse.

Apertei a mão ao meu entrevistado e fui ter um ligeiro bate-papo com outros elementos. O 1.º-sargento CM João dos Santos Afonso dá-me a impressão de um *velho marinheiro* para quem o navio e o mar são a sua segunda família.
— Nunca enjoei — diz ele — e olhe que já naveguei muito. Conheço todos os continentes, fui três vezes a Timor... eu sei lá!
— Enfim, um homem feliz!
— Posso dizer-lhe que sim. Tenho 53 anos, vim para a Marinha em 1947 e passei toda a vida embarcado. Estive no "Afonso de Albuquerque", na "Corte Real", no "Sam Brás", no "Carvalho Araújo", no "Santo André", no "Dão", no "Gonçalo Velho", nos *destroyers*, nos draga-minas. Enfim, tenho passado por tudo!
— Estou em crer que já incutiu nos seus filhos o amor pela Marinha.
— Olhe, tenho uma filha e dela tenho um neto que quer ser como o avô.
"Sinto-me feliz por ter sido marujo e quando levar baixa, talvez daqui a cinco anos, vou ficar muito triste..."

O cabo A Pimenta é um marinheiro alegre e folgazão. É de Alter do Chão e diz-me que foi na "Afonso Cerqueira" ao bicentenário da independência dos E.U.A. e ao Canadá. Está muito afeito a esta corveta e não tem vontade nenhuma de a deixar.
— Sabe, Senhor capelão, eu tenho andado quase sempre embarcado. A gente prende-se a isto. Estive na Guiné, numa lancha, estive em Angola, no "Carvalho Araújo", mas a "Afonso Cerqueira" é como se fosse a minha casa...

Também os marinheiros J. Monteiro e Cordeiro Teixeira, vivem felizes da vida...
O Teixeira, só não gostou muito de bater a costa dos Açores e Madeira. Mas, enfim, a vida não é sempre um mar de rosas. E, tal como a vida, também o mar não é rosa sem espinhos.

E foi assim a minha visita à "Afonso Cerqueira". Ouvindo aqui, ouvindo além. E, sobretudo, observando como em cada elemento da guarnição reina o espírito de compreensão, de amizade e de bem servir. Cada um no seu posto, oficial, sargento ou praça procura cumprir o seu dever para que a Marinha cumpra a sua missão.

Foi por alturas do Natal que recolhi estas notas.
Dias após, precisamente em 10 de Janeiro último, voltei de novo à "Afonso Cerqueira".
Guarnição formada, ar de festa, momento solene. Algo de especial se passava. Realizava-se a entrega do comando. O capitão-tenente Brás Mimoso substituia o capitão-tenente Santos Leitão. Sorrindo, um e outro disseram-me com gentileza: *Está em sua casa.*
Agradeci e pensei, de mim para mim: *bem irá a Marinha quando todos e cada um dos marinheiros se sentirem num navio como se fosse a sua casa...*

Delmar Barreiros
Capelão graduado em cap.-ten.

A arte Pop na América do Norte

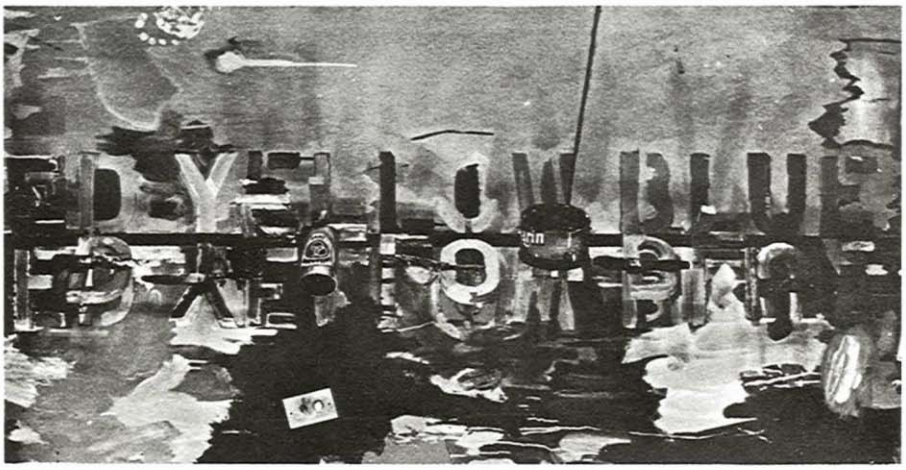
Foi nos anos 60 que se veio a criar, nos Estados Unidos da América, um estilo ou escola artística que viria a ser designada por "Escola da lata de sopa" (Soup can skcool) e que pouco depois herdaria o nome com que passou à história — arte POP.

O aparecimento deste novo estilo verifica-se como reacção ao Expressionismo Abstracto que mergulhara numa profunda estagnação, depois de preencher mais de uma década de vida cultural e artística da grande nação americana. Chegara-se a uma quase padronização dos métodos, com os artistas a imitarem-se uns aos outros, adoptando as mesmas estruturas, a mesma textura pictórica, o mesmo leque de cores, enfim, produzindo mil vezes a mesma coisa.

Os jovens acabaram por reagir com brutalidade contra este estado de coisas, e passaram da abstracção pura ao objecto real e reconhecível, como os pintores realistas tradicionais. No entanto — oh despudorada ousadia! — os objectos escolhidos para motivo das suas telas e esculturas eram banais e reles latas de sopa e outras conservas, garrafas de coca-cola e refrigerantes, sinais de trânsito, lâmpadas eléctricas, cómicos e estrelas de cinema, etc., etc. Representavam-nos com cuidadoso e excessivo detalhe (como hoje é usual no "super-realismo"), por vezes como motivo central em tamanho enorme, numa espécie de glorificação de todo o género de banalidades que tipificavam a vida americana. O delírio da procura da

Num dos "Happenings" levados a cabo por Oldenburg, na Galeria de Arte Moderna, em Washington D. C., em 1963, um criado desastrado traz uma enorme travessa com comida que não tardará a cair e a espalhar-se por cima da assistência desprevenida. (Felizmente que a comida, depois de cair, se revelou, afinal, constituída de bocados de plástico talhados para a imitar).

Mercado Negro (1961) de Robert Rauschenberg.



Field Painting (1963-64) de Jasper Johns. As cores que emprega são o vermelho, o amarelo, e o azul. Usa uma lata de cerveja e outra de café presas à tela. Algumas das letras são feitas em material sólido e fixas à tela saindo em vários ângulos. Os utensílios usados na pintura, como pincéis, espátulas, facas, etc., estão fixos à tela ou assentes sobre as letras saídas. O R *de Red é de luz néon controlada pelo interruptor que se vê na mancha escura em baixo e um pouco à esquerda do centro.*

Quatro latas de sopa Campbell's (1962) de Andry Warhol.

novidade e do realismo levou alguns artistas a fazerem participar da realidade pictórica o próprio objecto concreto, fixando-o ao quadro e exibindo-o, cravado ou pendurado, na tela ou moldura. O quadro passa a ser de natureza tridimencional.

O público, estupefacto e brutalmente surpreendido por esta "desenfreada loucura", ria-se sem conseguir manter as conveniências e a compostura a que, em regra, o civismo obriga nas mostras e exposições de arte, acabando os mais educados por sacar do lenço e disfarçar as convulsões de um mal contido e abafado riso. Havia-os que aguentavam de máscara cerrada e olho fero o embate da agressão, para depois confidenciarem entre os amigos que se tratava sem dúvida de qualquer "complot" sinistro ...

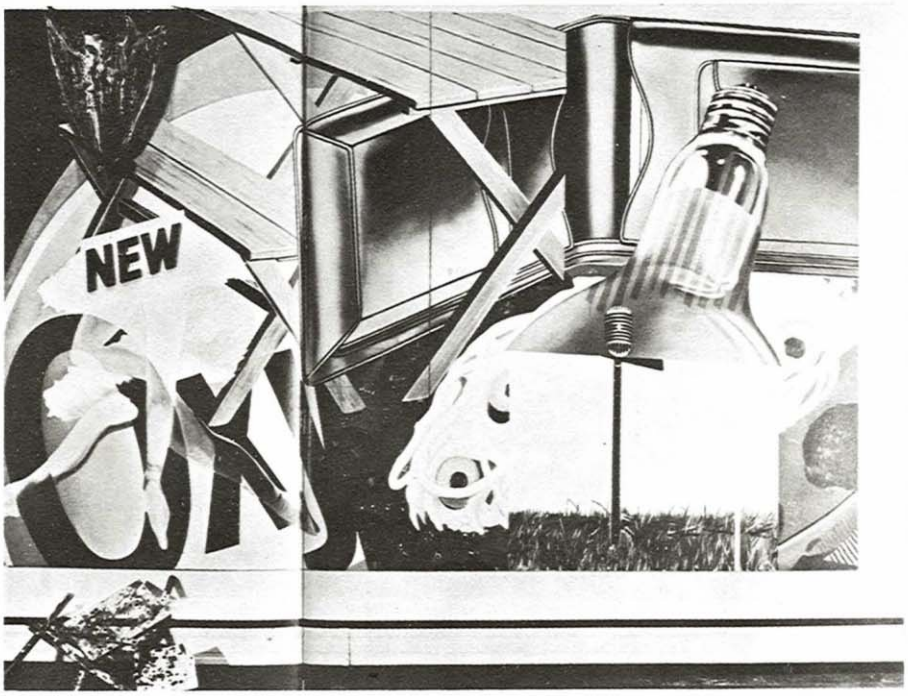
Foi na Primavera de 1963 que uma dúzia de artistas novaiorquinos expuseram as suas obras na Galeria de Arte Moderna em Washington D. C. Apresentaram-se sob a designação de artistas Pop, indo buscar o título à palavra "popular", já que os objectos que usavam nas suas obras eram vulgares e populares.

A exposição iria mostrar, de forma iniludível, que a arte não era, nem de longe, popular. O público reagiu com desprezo ou repulsa ao novo estilo. Entre os trabalhos expostos, figura-

vam um par de calças tamanho King-Kong, feitas de tela e pintadas de azul acrílico, e um quadro com uma cadeira de braços fixa a ele. A recepção metia champanhe... Os convidados beberam-no, na sua maioria, em silêncio. Pouco tempo depois, alguns visitantes começaram a sentar-se, à vez e com cautela, na cadeira de braços... Um rapazito aproveitou para ligar uma televisão que fazia parte de um quadro e entreteve-se a ver um desafio de basebal. Jim Dine, um dos artistas expositores esteve quase a chegar a vias de facto com um convidado que resolveu vazar a taça de champanhe num tinteiro que fazia parte de um quadro.

A crítica foi desfavorável. O pintor surrealista Max Ernst, perante esta mostra dos seus camaradas, desabafava: *a arte Pop não é mais do que umas pobres garrafas de coca-cola que eu acho muito pouco interessantes e bastante tristes.* Outros diziam que se aquilo era arte seria com certeza uma arte pobre. A revista "Time" chamou ao movimento um *culto do lugar-comum.*

No entanto, se público e crítica entendiam que aqueles objectos produzidos em série e aquelas imagens típicas da vida americana não mereciam as honras de motivo artístico, os propugnadores da "Pop art" não tinham a mesma opinião. E insistiram... E, como "quem porfia mata caça", acabaram por abrir caminho. James Resenquist, a certa altura, com grande surpresa sua, vende um mural Pop por 1400 dólares; fez chacota com o caso, afirmando ter ficado muito satisfeito por não ter que pagar armazenagem pela obra. Em meados de 1965, a arte Pop acabou por crescer tanto que viria a expulsar literalmente, os expressionistas abstractos de todas as galerias. E o público acabou, quer a compreendesse quer não, por lhe achar piada, e foi arrastado numa série de manias e modas que os "mass media", com base no movimento, fomentaram. As linhas aéreas domésticas pintaram os seus jactos com as cores brilhantes da arte Pop. Apareceram "posters" que se venderam aos milhões. A crítica passou a ocupar-se do movimento com mais respeito e consideração, acabando por concordar que o novo estilo tinha tido o mérito de fazer reverter a arte para assuntos e aspectos de natureza contemporânea. E foi justamente na Primavera daquele ano que o mesmo Rosenquist alcançou o que os americanos poderiam considerar como o auge da respeitabilidade — vender uma pintura mural (o F-111) por 60 000 dólares! ...



Nómada (1963) de James Rosenquist.

Na história dos movimentos artísticos, nenhum viria a evidenciar, desde o nascimento até à máxima afirmação, uma tão espantosa rapidez. Contribuiu para isso a proximidade e conhecimentos que alguns dos seus artistas evidenciavam relativamente à arte publicitária e à técnica do anúncio luminoso.

Em muitos casos, os pintores transferiam para as suas obras, intactas, as imagens, as técnicas, as cores e a escola da arte do anúncio. Andry Warhol por exemplo, adoptou a lata de sopa da marca Campbell's como motivo para muitos dos seus trabalhos, dando-lhe o aspecto, quando desenhada, da vulgar aparência que tinha num supermercado. Outras vezes, adoptou-a como escultura com um metro de altura. A lata de sopa Campbell's era, por assim dizer, o ex-libris de Warhol e pertencia-lhe, por acordo tácito entre artistas, em exclusividade.

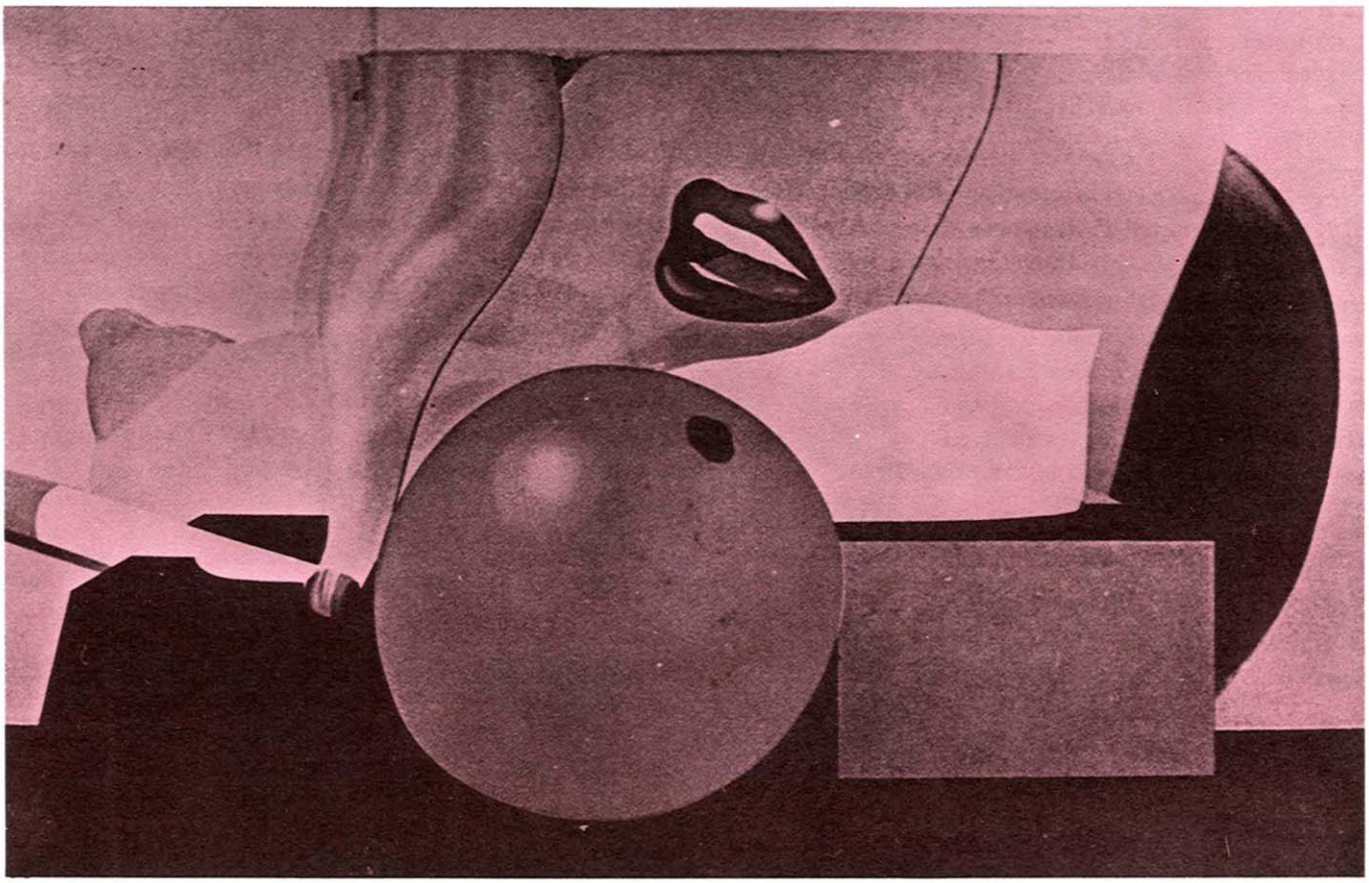
Rosenquist adoptou como motivos montes de esparguete alaranjado, marcas de lábios com baton e pernas compridas e bem lançadas "saídas" de anúncios de meias de nylon que juntava às pinturas.

Oldenburg fixava às telas réplicas (em plástico pintado ou outros materiais) de "hamburgers", "popsicles", bolos de chocolate e outras "especialidades" do género.

Os coleccionadores começaram a ser espicaçados por todas estas novidades e iniciou-se a caça ao inédito e ao insólito. Proliferaram as galerias de arte e os mentores da "Pop art". Um deles adquiriu 200 pinturas e esculturas Pop e comparou publicamente a sua colecção a um "stock" da IBM.

O sucesso da arte Pop não se deveu exclusivamente à mania da novidade ou à eficiência dos meios publicitários. A verdade é que ela vibrava em perfeita ressonância com a época em que apareceu: A TV sensibilizara o público mais para a imagem do que para a palavra. A rápida retenção e apreensão da imagem tornou-se um exercício corrente para o americano médio e por isso não admira que lhe fosse mais fácil inclinar-se para uma arte imagética, como era a "Pop art", do que para a arte abstracta que implicava um certo e por vezes difícil exercício intelectual.

O humor caprichoso daquela arte e a respectiva explosão de cor, tinham



Grande nu americano n.º 98 (1967) de Tom Wesselmann.

um certo paralelo com a mudança de estilo de vida na América. Por volta de 1960, os artigos de cozinha, por exemplo, eram vendidos, já não no branco tradicional, mas sim em todas as cores do arco-iris. Os carros que saíam das linhas de montagem de Detroit apresentavam cores espampanantes. Os Beatles, para além da explosão hipnótica da sua música, personificavam uma atitude e uma reacção para com a excessiva seriedade do mundo. Foi a época de fenómenos curiosos de comportamento colectivo e dos "happenings". A arte Pop integrou-se perfeitamente na atmosfera desse período histórico. Os artistas Pop não desdenhavam fazer auto-promoção. Warhol cultivava um certo tipo de reputação, aparecendo enigmático por detrás de óculos escuros enormes, ou gastando um filme de oito horas em assuntos estáticos, como sejam um tipo qualquer a dormir ou o Empire State Building entre o lusco-fusco e a meia-noite.

Oldenburg, montou, à maneira Dadaista, uma série de "Happenings" em que se misturavam, aleatoriamente e sem correlação possível, pedaços de filmes, canto, declamação, "ballet", diapositivos, jogos de luzes, música, etc.

Houve quem admirasse a arte Pop mais através deste tipo de superficialidades do que pela arte em si mesma. Embora o movimento procurasse o tipo de expressão mais directa e a hiper-simplificação, isso não significa que lhe faltasse conteúdo artístico ou que fosse uma arte sem profundidade ou subtileza. O artista procurava de facto, para as suas obras, a capacidade de atracção e percepção em relação ao público, e expurgava-as de tudo o que pudesse distrai-lo disso, inclusivamente omitindo a assinatura que em muitas pinturas Pop se encontra por detrás da tela.

Como materiais, a sua técnica socorria-se dos esmaltes, dos acrílicos, do plástico e do vinilo. Procurava texturas lisas e polidas e chegava à preocupação de disfarçar as rugosidades das pinceladas. Recorria também a processos mecânicos e artesanais que davam um carácter impessoal ao "fabrico". Adoptou técnicas mecânicas originais mas, a despeito das preocupações de natureza técnica, a execução nunca foi, na arte Pop, tão importante quanto a inspiração e o tema. Neste particular, a originalidade e o cunho pessoal eram de rigor.

Ora, foi precisamente porque um grande número de artistas medíocres (que efectivamente não eram artistas), sugestionados e iludidos pela pretensa facilidade da arte Pop, quiseram, eles também, procurar a celebridade e a glória neste tipo de arte, que ela se esvaiu e acabou por sucumbir. Na realidade, a vida do movimento dependia integralmente da originalidade, da singularidade e da centelha pessoal dos que tinham aquilo que se chama "génio". Em meados da década de 60, a arte Pop era um filão já tão explorado e já tão trabalhado por uma multidão de "arrivistas", que dois novos movimentos começaram a aparecer no campo revolto da arte — a arte Op e a arte Minimal — cujo desafio lhe iria exaurir as energias que lhe restavam. No entanto, os recursos técnicos e o carácter simples e álacre da arte Pop influenciariam aqueles dois movimentos, mau grado a pretensão de um novo retorno à abstracção.

O. Lemos
Cap.-m.-g.

Voz da Abita

Cartas ao Director

Recebemos dos nossos leitores e amigos a seguinte correspondência:

Do "Pezinhos", cabo M, uma carta que transcrevemos:

NO PAIS DOS EXAGEROS

Desde miúdo que oiço dizer que nós somos os melhores do mundo. *No paladar da nossa comida, na qualidade dos nosso vinhos, na amenidade do nosso clima, no encanto das nossas praias, na grandiosidade dos nossos monumentos, na beleza da nossa capital e do Tejo, na alegria das nossas romarias, na elegância das nossas mulheres, na virilidade dos nossos homens... nisto tudo e noutras coisas mais, ninguém nos leva a palma!*

Mas, não é para analisar este assunto que eu hoje venho pedir um cantinho à nossa Revista. É para apresentar um caso concreto que me parece típico para demonstrar a nossa tendência para o oito ou oitenta. *Senão, vejamos:*

A transportadora aérea nacional, antigamente chamada TAP e agora baptizada de Air Portugal (AP), resolveu mudar o uniforme das suas geralmente bonitas hospedeiras, no que está no seu pleníssimo direito. Logo os meios de comunicação social tomaram o caso a peito, dedicando-lhe a maior atenção e transformando-o, quase, num caso nacional.

Por eles ficámos a saber ter sido aberto concurso entre costureiros nacionais e estrangeiros, ter sido adjudicada a empreitada a um concorrente francês...

Publicaram-se fotografias de hospedeiras exibindo os novos trajes — de Verão e de Inverno, para usar em países quentes e frios, de casaco ou de blusa, de chapéu e sem ele, de botas altas e de sapatos... — e ainda outras, mostrando a evolução dos uniformes desde a fundação da Companhia.

E o chinfrim terminou, em apoteose, com um monumental "show" no Casino do Estoril, no qual tomaram parte celebrados artistas nacionais e estrangeiros, e em que foram vedetas as hospedeiras da AP e os seus novos uniformes.

O Casino estava a abarrotar de gente. Só jornalistas, nacionais e dos países em que opera a AP, eram mais de 100!

Não teria havido nisto tudo um certo exagero?!

Dizia-me um amigo, que não se compreende que uma empresa na angustiosa situação financeira da AP promova festas tão retumbantes por uma coisa tão simples...

Até parece que este amigo ainda se não apercebeu que vive no país dos exageros!

—

P. S. — Já depois de escrita esta carta, assisti ao referido "show", transmitido em diferido pela TV. Gostei. E, sem negar nada do que atrás referi, felicito os organizadores. Parabéns.

Do sarg.-aj. AP RA José Martins de Pinho, Cavião, uma carta de que transcrevemos:

(...) Não há dúvida que quem serviu a Marinha durante tantos anos, sente tantas saudades quando recebe a Revista, como quando se recebia uma carta da família nas longas comissões de serviço (...).

De Vítor Manuel Magalhães dos Santos, ex-mar. T n.º 46472, Leiria, uma carta de que transcrevemos:

Serve a presente para em primeiro lugar enviar as minhas mais cordiais saudações a todos quantos elaboram

esta bela Revista, que nos proporciona, a nós que tivemos a honra e felicidade de servir na Armada, a alegria de reviver o passado, não descurando contudo o futuro, acerca do qual nos ensina bastante.
Aproveitaria a oportunidade, se tal me for concedido, para saudar todos os "filhos da escola" de Janeiro de 1972, bem assim todos os elementos da guarnição que prestou serviço no NRP "Pero Escobar", no período compreendido entre Fevereiro de 1973 a Fevereiro de 1975 (...).

De José Claudino C. Silva, ex-mar. n.º 48971, Alvite, uma extensa carta em que conta a sua vida na Armada, com impressões muito curiosas sobre oficiais, sargentos e praças com quem andou embarcado. São da sua carta as frases seguintes:

(...) Em todos os números falam sempre militares que viveram no mar e que nunca o esquecem. Além disso, a Revista é uma fonte de informações para todos e, para mim, considero-a também muito útil, por tratar de assuntos tanto da Marinha antiga como da moderna.
É uma pena que todos os ex-marinheiros não sejam assinantes para que ela nunca se vá abaixo (...). Quem me dera poder ingressar novamente nela e poder vestir a roupa de marujo (...).

N. R. — O número 1 está esgotado há muito. Não nos é possível satisfazer o seu pedido.

Do cap.-frag. Pedro Miguel P. C. do Amaral, capitão do porto de Angra do Heroísmo, Açores, uma carta de que transcrevemos:

Aproveito para desejar a V. Ex.ª e a todos quantos trabalham na nossa "Revista da Armada", que tanta companhia faz aos que, longe da Nau de Pedra *e dos seus* subúrbios *a esperam todos os meses com avidez para, através da sua leitura, manterem e avivarem os seus contactos com o* centro de operações *da nossa* Briosa, *um Natal muito feliz e um bom Ano Novo.*

ALISTAMENTO DA ARMADA DE 1933

Realiza-se, no dia 4 de Maio próximo, o 25.º convívio anual dos "filhos da escola" de 1933 que, simultaneamente, serve para comemorar as bodas de prata destas reuniões. Como habitualmente, a concentração dos "filhos da escola" está marcada para as 08.00 horas, junto do Museu de Marinha, seguindo-se para a igreja do Bom Sucesso, onde o capelão da Armada Delmar Barreiros celebrará missa de sufrágio por alma dos elementos daquele alistamento já falecidos e dos almirantes Gago Coutinho e Sarmento Rodrigues, após o que será feita a romagem à campa de Gago Coutinho — patrono do alistamento — no cemitério da Ajuda, a que se seguirá o almoço-convívio, em local a determinar.

INCORPORAÇÃO DE 1953 (NOV/DEZ)

Na Adega Típica da Quinta da Granja, no Carregado, realiza-se no dia 16 de Março corrente, um almoço de confraternização dos "filhos da escola" da incorporação em epígrafe. As inscrições ou informações devem ser pedidas ao 1.º-sarg. CE Henrique Pereira, G2EA — Esc. de Comunicações (tel. 1657), ou Rua de D. Manuel I, 17-1.º Esq. — Larangeiro (tel. 2493931).

CONFRATERNIZAÇÃO DO RECRUTAMENTO DE 1937

Realiza-se no dia 30 de Março corrente, na Figueira da Foz, o almoço de confraternização do recrutamento de 1937. Os "filhos da escola" interessados em comparecer deverão contactar com: Luciano (tel. 36 82 45), 1.º-ten. SG Macedo (Escola Naval), Resende (tel. 86 98 73), Gilberto (tel. 36 37 49) ou Teixeira (tel. 31 10 81).

Esperança

Ontem!
Quando nos olhámos,
Sorrimos!
Sem intenção de sorrir!
E veio a solidão,
Os dias amargos
Sem sabor,
Sem destino,
Sem calor.
Palavras ditas
sem nexo.
Quimeras passadas
sem luz.
Hoje!
Uma nova chama chegou,
Iluminou,
Apagou e destruiu
A minha solidão.
O céu está mais azul
E há andorinhas voando...
E quando nos olharmos
Também sorriremos
Mas com intenção de sorrir!

Ana Maria
Func. do QPCM — Serv. de Justiça

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

Cabo H n.º 285577, Jorge dos Santos Bruges com D. Perpétua Maria da Luz Salgado, em 30-12-79.

Sarg.-aj. SE Henrique Vasco Alves Ribeiro com D. Henriqueta Maria de Carvalho Vizinha, em 9-12-79.
1.º-sarg. MQ Manuel José Fernandes Verde com D. Maria Adriana Alves Azevedo, em 1-12-79.
1.º-sarg. TE José Manuel dos Santos com D. Maria Adelaide Campos Carvalho, em 20-12-79.
1.º-sarg. ETA João Carlos Borracha Magno com D. Maria Dolores Quintas Amador, em 8-12-79.
263574/1.º-mar. TFD António de Matos Rodrigues com D. Margarida Edite de Matos Certinhal, em 23-12-79.
212976/1.º-mar. E Francisco Martins dos Santos com D. Maria Emília Jorge Rosa, em 23-12-79.
160377/1.º mar. L João Pereira Belo com D. Ana Maria Brardo, em 14-12-79.
166277/1.º-mar. M António Reinaldo Moreira dos Santos Silva com D. Maria Cidália da Costa Moreira, em 7-12-79.
163578/1.º-mar. CRO José Manuel Gaspar da Costa com D. Florinda da Costa Silvério, em 1-12-79.
259278/1.º-gr. CTP Joaquim Maria das Neves Mousinho com D. Joaquina Manuela Costa Raposo, em 9-12-79.

PASSAGENS À RESERVA

1.º-ten. SG Sérgio Alberto Rosa, em 17-1-80.
Sarg.-ch. UN João Rodrigues de Almeida, em 1-1-80.
Sarg.-aj. SE Manuel Domingos Júnior, em 2-1-80.
Sarg.-aj. CE Mário da Costa Jorge, em 1-11-79.
Sarg.-aj. TR Diamantino Afonso do Nascimento, em 1-1-80.
1.º-sarg. TF João Augusto Serrão, em 1-1-80.
117944/Cabo CE Durval Augusto Pereira, em 20-11-79.
121344/Cabo SE Carlos Sobral, em 27-12-79.

FALECIMENTOS

É com desgosto que participamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

Cap.-m.-g. RF João de Figueiredo, em 28-12-79.
1.º-ten. SG RF Crispim Filipe, em 30-12-79.
1.º-ten. SG RF Adelino Pais Requicha, em 16-1-80.
1.º-sarg. T Augusto Marques da Silva, em 23-12-79.
1.º-sarg. FZ RF Rebelo Cartaxo, em 4-12-79.
270105/1.º desp. RF Manuel Pinho de Almeida, em 20-12-79.
106622/Cabo CM RF António David Ferreira, em 3-1-80.
D. Maria da Conceição Carmona Rodrigues, 1.º oficial do QPCM, em 4-1-80.

NOVO PREÇO DA REVISTA

A partir de Março corrente, inclusive, a "Revista da Armada" passa a custar 15$00 o exemplar avulso e 150$00 a assinatura anual.
Tal como em Julho de 1978, parecem-nos dispensáveis quaisquer explicações, dado o aumento de encargos que, como é do conhecimento geral, se tem verificado no sector.

QUANDO OS PIRATAS ANDAVAM NA COSTA

(CORRIGENDA)

No artigo em epígrafe, publicado no n.º 100/Jan. 80 desta Revista, além de outras pequenas "gralhas" facilmente detectáveis, deve-se emendar o seguinte: Na segunda coluna da página 4, onde se diz "Duguay Trouin apresou...", deve ler-se "Duguay Trouin aproou a...".

Histórias de Marinheiros

15—Letra de médico

Na vida de um navio de guerra, todos os eventos, dos mais insignificantes aos de maior relevo, se registam. Ainda não teve ele a sua quilha assente na carreira — a coluna vertebral do novo ser — e já há montes de papéis que lhe dizem respeito. São os cálculos, as listas de apetrechamento, o programa de provas, centenas de desenhos em que todos os pormenores da construção se visionaram antecipadamente. As balizas, não mais que as costelas que se vão prender à quilha, foram calculadas; o caminho dos cabos eléctricos, que são os nervos do navio, está traçado; os encanamentos do combustível, sangue que vai afluir ao coração do neófito, estão delineados.

Chega a fazer-se um pequeno modelo do navio, em que este, assim, antes de ter existência real, já pode ser visto na harmonia das suas linhas, no lançamento elegante do casco, na beleza discreta da pintura.

Imagine-se que a qualquer mamã ansiosa, esperando bebé, lhe era possível, antes do parto, saber a cor dos olhos, adivinhar o rosado das faces ou contar as rosquinhas das pernas do menino que está para chegar. Mais: ter já em cima da cómoda, numa antecipação, a fotografia colorida do rebento.

Pois é o que conseguem os engenheiros construtores navais, que são os dignos papás dos navios.

Na vida destes, tudo se regista, como se referiu há pouco. O dia e hora do seu lançamento à água — o momento exacto do começo da sua existência. O dia e hora da sua entrega à Armada — cerimónia que é, afinal, o baptizado. Os momentos das partidas e das chegadas aos portos — não mais que os vaivéns de uma vida trabalhosa. E, finalmente, o dia do desarmamento — início de uma reforma a compensar canseiras e cuidados.

Logo que o navio tem existência independente do estaleiro que o construiu, começa a bordo o registo pormenorizado dos múltiplos aspectos das actividades que nele se desenvolvem.

As horas do funcionamento dos motores, o número de tiros dados por cada peça, a menção das singraduras das viagens, o peso dos comestíveis para a guarnição, as toneladas de combustível para as máquinas. Não é fácil imaginar os milhentos e milhentos pormenores a registar, alguns sem importância, na aparência, mas de real interesse quanto à contabilidade, à história do material, à eficiência do navio. E isto era assim em todas as unidades do meu tempo, como decerto ainda hoje, quer fosse um aviso de 1.ª classe, quer fosse uma das pequenas lanchas de fiscalização da pesca. Claro que naquele havia muitos oficiais, sargentos e praças para registar tudo isso, mas nas últimas o número do pessoal era muito limitado. Não há dúvida que a diferença de tonelagem era expressiva, mas quanto a livros, mapas e impressos, eram os mesmos, sem tirar nem pôr.

Vem agora, a propósito, contar uma história passada precisamente num desses pequenos navios da Armada de então. Nele não havia oficial de dia ao navio, pois o único que existia a bordo, era o comandante. O serviço correspondente àquela função era desempenhado por um marinheiro. Era este que registava num livro a vida diária do navio na sua generalidade, quando fundeado, como destacamentos de pessoal, movimento de embarcações, estado do tempo, entradas e saídas de material, etc., etc.

Ora certo dia, um marinheiro fogueiro do navio foi à consulta médica, a terra, por se encontrar doente. Levou a competente guia de marcha — impresso donde consta que fulano, do navio tal, vai à consulta. Depois de inspeccionado, trouxe-a de novo para bordo, com umas garatujas rabiscadas — daqueles hieróglifos com que alguns médicos fazem de nós autênticos Champolions.

O marinheiro de serviço viu-se aflito para transcrever a tal prosa para o livro. Ao visar este, como lhe competia diariamente, o comandante do navio leu qualquer coisa que não lhe parecia muito claro. Mandou buscar a guia de marcha e, ao fim de alguns laboriosos minutos, decifrou o seguinte:

Acho conveniente que esta praça baixe ao Hospital da Marinha, a fim de ser observada por meios laboratoriais, visto o seu estado poder corresponder a uma sífilis abandonada.

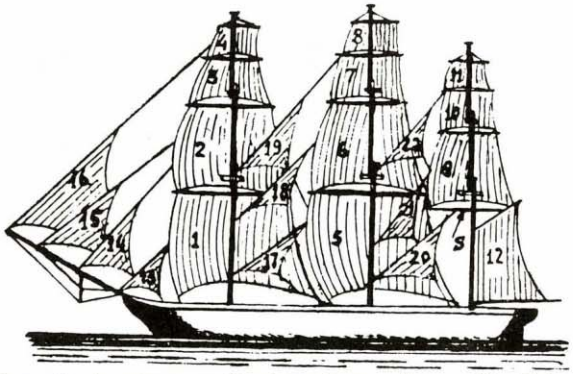
A *tradução* do marinheiro não estava, de facto, perfeita. Duas palavras tinham sido mal interpretadas, de que resultava uma opinião médica um tanto diferente. Ei-la: *Acho conveniente que esta praça baixe ao Hospital da Marinha, a fim de ser observada por meios "colaterais", visto o seu estado poder corresponder a uma sífilis "abundante".*

S.B.

Terminologia Naval

JAZIDA — Abrigo; acalmia das águas do mar; jazigo.

JOANETES — Velas que envergam nas vergas de joanete; ficam por cima das gáveas e designam-se, de vante para ré, por joanete de proa, joanete grande e sobregata.



3—Joanete de proa *7—Joanete grande* *10—Sobregata*

JOGAR — Dar balanços, oscilar.

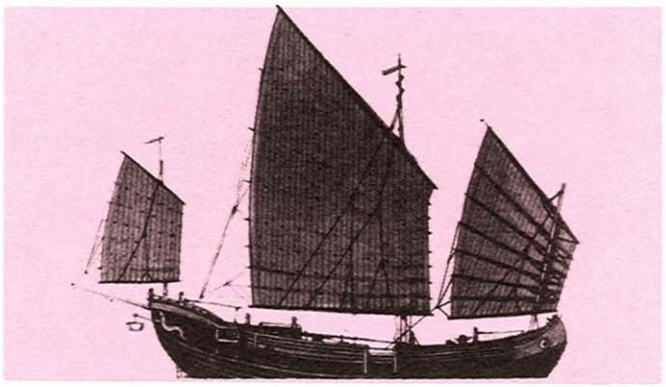
JORNAL DE BORDO — Designação que outrora era dada ao diário de navegação.

JORNAL DA ABITA — Em gíria de bordo, as notícias provenientes da guarnição.

JORRA — Depósito de carvão e cinzas acumulado nas fornalhas da caldeira.

JULAVENTO — Sotavento; gilavento.

JUNCO — Embarcação de vela oriental, mais alterosa à popa que à proa, usando velas latinas quadrangulares às quais se encontram cosidas diversas varas de bambu, da testa à valuma.



JUNTA — Ligação de duas peças através das respectivas faces, planas ou não, entre as quais se pode interpor substância vedante, isolante, elástica ou fixativa.

JUNTO DE MARÉ — Agitação da água provocada pelo embate de duas marés, registada principalmente no início da enchente.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

Saibam Todos

Que a revista inglesa "Underwater World", de Janeiro de 1980, transcreve o artigo "Expedição subaquática a Mombaça", da autoria do capitão-de-fragata António Cardoso, publicado no n.º 69/Fev. 77 da "Revista da Armada". O citado artigo foi traduzido pelo nosso assinante Ramiro B. Martins, ex-mar. R, residente naquele país.

Que a revista da Armada francesa "Cols Bleus", n.º 1598, de 19 de Janeiro de 1980, transcreve a carta do *Pezinhos*, cabo M, publicada no n.º 99/Dez. 79 da nossa Revista, sob o título "Quarta Invasão Francesa". A referida transcrição é antecedida de palavras elogiosas para a "Revista da Armada", que muito agradecemos. Igualmente, o director do "Cols Bleus" dirigiu uma carta ao director da "Revista da Armada", em termos que muito nos desvaneceram.

Que ultimamente, outras publicações estrangeiras têm feito transcrições ou comentários a artigos inseridos na "Revista da Armada". Assim:

— O "Ariete", n.º 242, de Jan./Abr. 79, do Rio de Janeiro, Brasil, transcreveu a *Nota de Abertura* "Vestir uma farda", da autoria do contra-almirante M. do Vale, publicada no n.º 89/Fev. 79, da "Revista da Armada";

— A "Revista General de Marina" — tomo n.º 196, de Junho de 1979, de Madrid, Espanha, comenta o artigo "Âncoras dos navios de Cristóvão Colombo", da autoria do capitão-de-mar-e-guerra Sousa Mendes, publicado no n.º 91/Abr. 79 da "Revista da Armada".

Uma opinião sobre a Educação Física na Armada

Que a situação da educação física na Armada necessita de ser reformulada é um facto que, cremos, já não deixa margem para dúvidas.
É a nossa opinião!
Mas nem sempre a nossa opinião é a mais correcta, pesem embora as boas intenções.
Foi, aliás, o intuito de obter contributos que reforçassem ou levassem a alterar a nossa opinião, que nos levaram a contactar outras pessoas. Apenas se punha o problema de quem contactar.
Das várias hipóteses, optámos por aquela que nos pareceu mais válida: pessoas que tendo sido consideradas "inimigos figadais" da educação física, passaram em determinada altura a praticá-la.
À primeira vista tais exemplos seriam raros. Mas, felizmente não foi essa a realidade que se nos deparou. Com efeito, na Armada já existe um apreciável número de pessoas a quem isso aconteceu.
Entre os vários casos que encontrámos, escolhemos o do capitão-de-fragata Leiria Pinto, presentemente comandante da Escola de Alunos Marinheiros. As respostas que deu às perguntas que lhe formulámos merecem reflexão, dado tratar-se duma pessoa a quem está incumbida a espinhosa missão de transformar em militares uma população de cerca de 3000 civis que, anualmente, ingressam na Armada para cumprir o Serviço Militar Obrigatório.

— O senhor comandante era tido na Armada como uma pessoa que considerava a educação física uma actividade pouco motivadora. Que se lhe oferece dizer sobre o assunto?

— Efectivamente, desde os meus tempos de Escola Naval até aos primeiros de oficial, obtive a fama, plenamente justificada, de "cocha". Durante esses anos tinha um lema: "A ginástica elimina os fracos e enfraquece os fortes". Ora, como eu me considerava fraco, a ginástica não constituía para mim qualquer motivação, antes pelo contrário.

— A que se deve a mudança da sua atitude em relação à prática da educação física?

— Quando tirei o curso de Fuzileiro Especial e fui até à Guiné comandando um destacamento de fuzileiros, tive que cuidar da minha preparação física, pois se não o fizesse, talvez não fosse a ginástica que me eliminasse mas sim outros factores.

"Depois da Guiné mantive-me praticamente sempre embarcado o que, mais tarde, com a comissão que fiz em Timor, me proporcionou uma vida activa em contacto permanente com a natureza, situação que mais me despertou a necessidade, o hábito e o interesse de praticar uma contínua actividade física.

"De salientar que, quando terminei a comissão no Oriente, o meu peso era excessivo, e um médico informou-me de que em breve poderia ter problemas cardíacos. Para eliminar esse excesso tinha dois caminhos a seguir: ou passava "fome" (isto é, fazia dieta!) ou praticava actividades físicas. Claro que optei pelo segundo caminho.

Uma opinião sobre a Educação Física na Armada

"Actualmente, na Escola de Alunos Marinheiros, a guarnição tem vários tempos semanais destinados à educação física. Ora eu, além de ter que dar atenção à minha saúde, como comandante da Escola tenho que dar o exemplo, e por isso, periodicamente ... gasto o excesso das minhas calorias."

— No seu entender, qual a situação da educação física na Armada?

— Segundo a minha opinião, actualmente na Armada, a actividade física é praticada ou pelos alunos a frequentar determinados cursos (em cujos programas está incluída essa actividade), ou por meia dúzia de "carolas" especialmente interessados em desportos de competição. Assim, a maioria do pessoal não pratica qualquer actividade física. Em muitas unidades, afirma-se erradamente que vários períodos são dedicados à educação física, quando um grupo de homens, sem qualquer enquadramento, vai dar uns pontapés numa bola, ou realiza um pseudo jogo de andebol ou voleibol. Claro que, nesses casos, a maioria da guarnição devido à sua "idade" (?) ou à falta de habilidade para esses jogos não comparece e desinteressa-se de toda a actividade física.

— Que medidas julga que resolveriam o problema?

— Para modificar este estado de coisas convém, em primeiro lugar, definir qual deverá ser a actividade física aconselhável para a grande maioria do pessoal. Julgo que a mesma deverá versar, fundamentalmente, o treino físico, estar programada em função dos diversos grupos etários e ser sempre enquadrada por pessoal especializado em educação física. O objectivo deste enquadramento é o de proporcionar aos participantes, não só exercícios com uma correcta estruturação e continuidade, como também a possibilidade de controlarem correctamente o esforço dispendido, a fim de mais facilmente sentirem a utilidade e o gosto pela actividade física.

"Em segundo lugar, depois de programada a actividade física aconselhável para a guarnição, é fundamental a sensibilização dos comandantes das unidades para o problema, visto que, apesar de todas as filosofias actualmente em voga, a prática prova que: *Uma unidade é o que for o seu comandante.* Há necessidade dos comandantes partirem do princípio de que a educação física é um serviço como outro qualquer, e por esse facto deve estar obrigatoriamente incluída na programação semanal de actividades da guarnição. A afirmação muito usual, *se o pessoal vai para a educação física o serviço fica prejudicado* não é verdadeira, mas sim normalmente utilizada pelos que desejam continuar nos vários serviços, unicamente encostados às anteparas ou sentados às secretárias. Claro que os comandantes devem participar nas actividades físicas. O exemplo é ainda o meio mais eficiente para levar os outros a seguirem determinado procedimento.

"Em terceiro lugar, há necessidade de resolver o problema do pessoal que lecciona a educação física: as praças e sargentos pertencentes às várias classes da Armada que tiraram a especialização de monitor. Não existe qualquer continuidade na actividade dos monitores, pois os mesmos poderão, a todo o momento, voltar a desempenhar as funções inerentes à sua classe, na maior parte das vezes já desactualizados e assim em desvantagem em relação aos seus camaradas que não foram desviados para funções estranhas à sua classe.

"Se a educação física pode ser leccionada e praticada em qualquer idade (vide o exemplo de treinadores e preparadores físicos desportivos que exercem a sua actividade com idades que rondam os 50 anos) porque não criar o quadro de monitores?

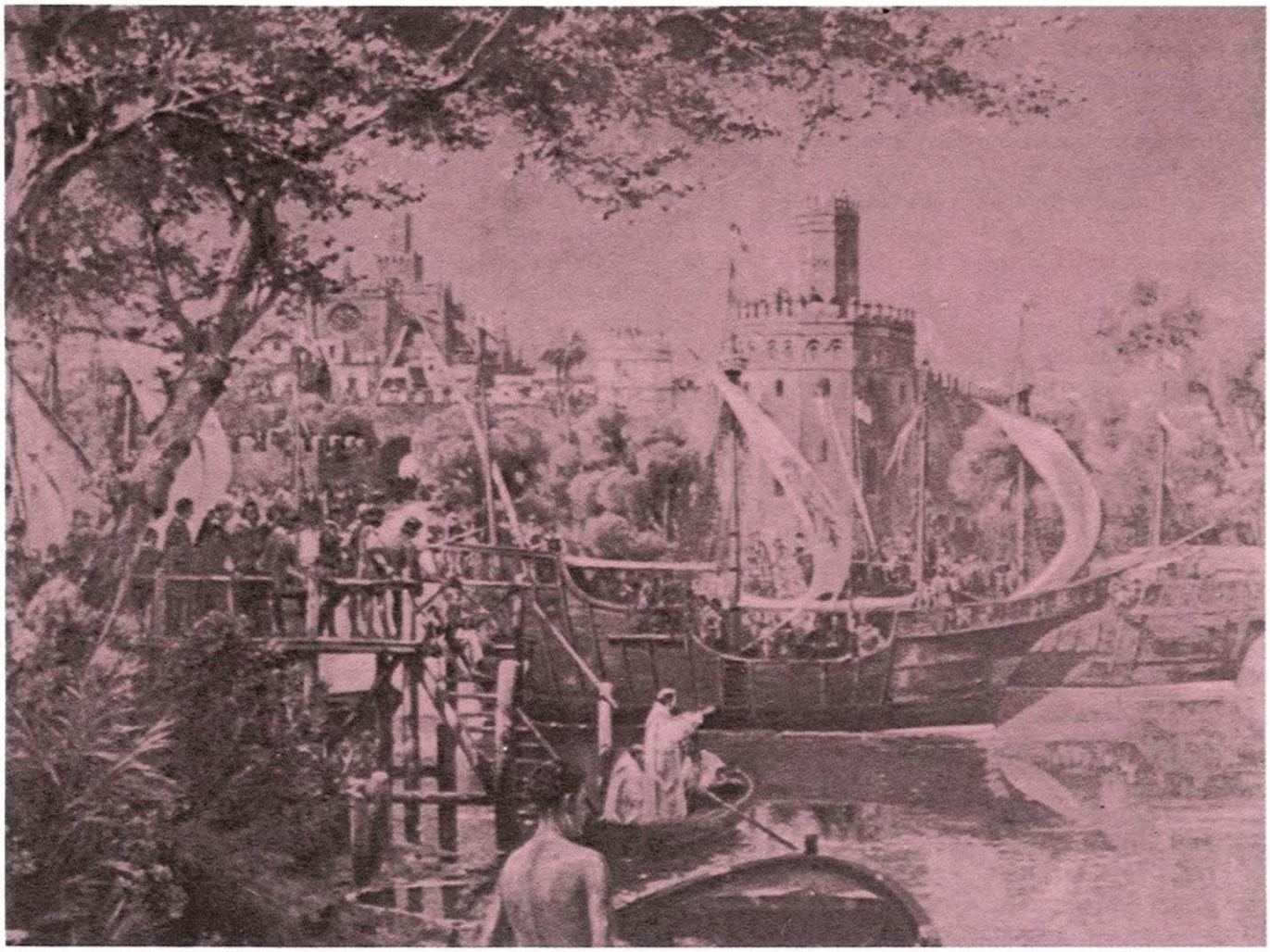
"Verifica-se também a necessidade de existir um curso de actualização para monitores e outro mais *avançado* para formar sargentos monitores. Actualmente, os chefes do Serviço de Educação Física não dispõem de qualquer elemento apto para desempenhar as funções de seu adjunto, e quanto muito, têm como *segundo,* outro monitor, cuja única diferença é ser sargento.

"Por último, de salientar a necessidade imperiosa de resolver urgentemente o caso do equipamento desportivo incluído no plano de uniformes. Na última incorporação de recrutas foram distribuídos cerca de quatro tipos de sapatos para ginástica, a maioria dos quais apenas dura os três meses da Instrução Militar Básica na Escola de Alunos Marinheiros; os calções de banho são também de péssima qualidade e chega-se ao cúmulo de nos artigos de uniforme distribuídos não estarem incluídas as meias de enchimento para ginástica."

E é tudo ... por hoje! Só esperamos que o exemplo do comandante Leiria Pinto seja mais um contributo para levar os descrentes a encararem doutro modo a educação física. Mas — e parafraseamos o engenheiro Pinto de Magalhães, homem que à causa do desporto dedicou uma boa parte da vida — "até lá senhores intelectuais", não nos olheis com desdém; antes nos ajudem ... que nós vos ajudaremos também ... como bem precisam!

Sanches de Oliveira
Cap.-ten.

O grande Fernão de Magalhães



A armada de Fernão de Magalhães larga do porto de Sevilha (Cópia de um quadro do Clube Naval de Oficiais, em Valparaíso, Chile).

Segundo um velho dito, *Deus deu aos portugueses um país muito pequeno para viverem, mas o Mundo inteiro para morrerem.*

O melhor exemplo para confirmar este dito é, talvez, Fernão de Magalhães, que nasceu em Trás-os-Montes, em 1480 e foi morrer na remota ilha de Mactão, nas Filipinas, em 1521.

Vale a pena meditar um pouco sobre a vida deste grande navegador e aventureiro português que, ao serviço de Espanha, se tornou universalmente conhecido.

Pertencia a uma família nobre, que tinha vindo da Normandia para Portugal. Seu pai chamava-se Rui de Magalhães e a sua mãe Alda de Mesquita. Havia mais duas filhas e um filho do casal.

Devido a vários casamentos, os Magalhães ficaram ligados à nobre família dos Souzas, que eram primos dos fidalgos de Avis, vinculados à Casa Real.

Os pais de Magalhães morreram quando ele tinha apenas 10/12 anos e os referidos primos Souzas conseguiram que ele fosse feito pajem da rainha D. Leonor, esposa de D. João II.

Em 1495, D. Manuel I, que sucedeu a D. João, transferiu o jovem fidalgo para o seu serviço e, como o considerava um moço ambicioso e desejoso de glórias, permitiu que ele acompanhasse, como voluntário, D. Francisco de Almeida que fora nomeado vice-rei da Índia.

A frota de D. Francisco, constituída por 20 navios de vela, partiu de Lisboa em 25 de Março de 1505, escalou Quíloa, na Costa Oriental de África, ocupando a cidade e erguendo as fundações de uma fortaleza, seguiu para Mombaça, que tomou pela força, deixando lá uma guarnição para manter a soberania e finalmente chegou a Angediva, a sul de Goa.

O programa político de D. Francisco de Almeida consistia em estabelecer portos comerciais, devidamente fortificados, nas costas do Índico e cooperar com os chefes locais que estavam já fartos do monopólio dos árabes.

Na verdade, os *mouros* eram considerados gente de poucos escrúpulos e muitos combates se travaram no mar e em terra entre eles e os cristãos, quase sempre com vantagem para estes. Num deles, Fernão de Magalhães fora ferido, ficando a coxear ligeiramente.

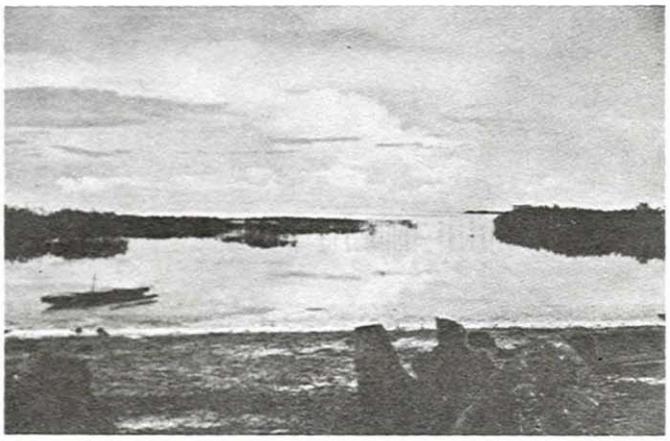
Em 1508, Fernão de Magalhães comandou uma pequena frota que partiu de Cochim, na costa de Malabar, com destino às ilhas Maldivas e Cananor. Durante a viagem, estando os navios fundeados e grande parte das tripulações em terra, houve uma tentativa de assalto, por parte dos

malaios, mas o bravo comandante português, com muita astúcia, conseguiu livrar-se da traição.
No Verão de 1511, o novo governador, Afonso de Albuquerque, ordenou a saída de uma armada portuguesa, com a missão de conquistar Malaca que, na altura, era um empório de importância não inferior a Singapura. O comando dessa força naval foi atribuído a António d'Abreu e nela seguiu Fernão de Magalhães.
Malaca caiu nas mãos dos portugueses após um cerco de seis semanas. Encorajados por esta notável façanha, e depois de Afonso de Albuquerque ter conseguido informações pelo navegador italiano Varthema, formou-se outra frota, constituída por três navios — "Santa Catarina", "Sabaia" e um terceiro cujo nome se desconhece — comandado por Fernão de Magalhães e destinada a conquistar as Molucas.
Esta pequena armada, que viria a abrir uma nova era de riqueza a Portugal, partiu de Malaca em fins de 1511, depois de ter embarcado pilotos locais em Amboim e Banda.
Porém, o programa traçado nunca chegou a ser cumprido. António d'Abreu tendo encontrado durante a viagem grande abundância de noz moscada, resolveu carregar o seu navio — a "Santa Catarina" — e regressar a Malaca. Francisco Serrão, que comandava a "Sabaia", perdeu o navio encalhando num recife e, astuciosamente, conseguiu capturar um navio de piratas que o seguia, regressando nele a Amboim, acompanhado de Fernão de Magalhães na sua caravela.

Fernão de Magalhães voltou a Portugal em Janeiro de 1513, na armada de Fernão Peres de Andrade. Era agora um militar veterano e um marinheiro com longa prática de navegação.
Trazia em mente um plano que era o de alcançar as Molucas navegando para Oeste, em vez de dobrar o Cabo da Boa Esperança. A única dificuldade deste grandioso projecto consistia na descoberta de um estreito na América Latina, que permitisse a passagem dos navios para o Pacífico.
Enquanto se manteve em Lisboa, na situação de cortesão, tentou um aumento dos seus vencimentos, que o rei D. Manuel injustamente recusou. No dizer do cronista do Reino, João de Barros, *o rei foi sempre relutante com ele e ninguém sabia a razão de tal procedimento.* Como represália ao seu pedido de aumento de vencimentos (naquele tempo os cortesões eram apreciados socialmente pelos seus haveres) foi mandado para Marrocos, durante algum tempo.
Regressado a Portugal, continuou a não gozar das simpatias de D. Manuel que contrariou sempre os seus projectos de alcançar a Índia por Oeste, talvez até para não se criarem problemas com os espanhóis, tendo em vista o Tratado de Tordesilhas.
Entretanto, em Valladolid, o piloto Las Casas, que viajara com Cristóvão Colombo, deu ao rei de Espanha muito boas informações a respeito de Fernão de Magalhães, o que trouxe para este a esperança de poder realizar a sua viagem ao serviço daquele monarca. E foi o que veio a acontecer, perdendo-se para Portugal a glória da primeira viagem de circum-navegação.
Adquiriu um grande globo terrestre e nele traçou a rota que se propunha seguir, prevendo demandar o cabo de Santa Maria, no actual Rio da Prata, e dali navegar para Sul ao longo da costa até encontrar o tal estreito.
Foi-lhe então perguntado: *E se não encontrar esse estreito?* De acordo com informações do fidalgo italiano Pigafetta de Vicenza, *estou certo de encontrar esse estreito,* respondeu. De facto, o italiano, que viria a acompanhar Fernão de Magalhães na viagem, afirmava ter visto, numa carta náutica feita por Martin de Bohemia, grande piloto e cosmógrafo ao serviço de Portugal, uma descrição pormenorizada sobre a forma de encontrar o referido estreito que, aliás, ficava situado dentro dos limites territoriais do soberano de Castela, o que facilitava as coisas.

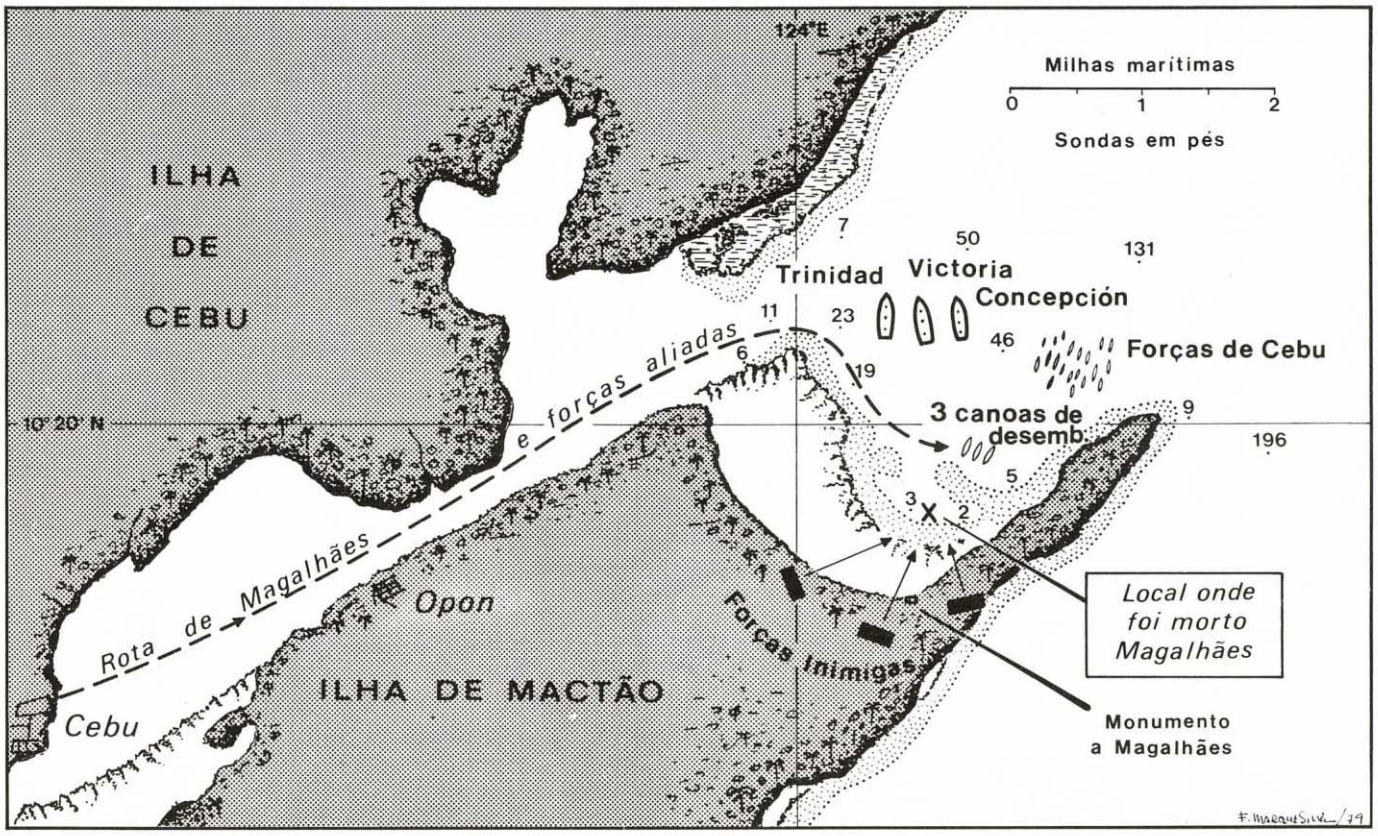
Terminamos este artigo relatando sucintamente como se processou a morte desse heróico navegador aventureiro, com a descrição do combate em que ele tombou para sempre, feita pelo seu companheiro e grande amigo Pigafetta.

Fernão de Magalhães, ao navegar nas Filipinas com a sua frota, constituída pelos veleiros espanhóis "Trinidad", "Victória" e "Concepcion", foi aportando a diversas pequenas ilhas daquele arquipélago, na intenção de conseguir vassalagem das várias tribos ao



Aspecto actual da baía de Magalhães, a norte da pequena ilha de Mactão, nas Filipinas.

rei de Espanha. Na maior parte dos casos, foi fácil a aceitação das propostas que fazia nesse sentido, porém, noutros, só pela força o conseguiria.
Em Limasawa, por exemplo, constatou que os mais próximos inimigos que teria de defrontar eram o sultão de Humabon e o rajá Lapu-Lapu. Conseguiu, na ilha de Cebu, a amizade do sultão Colambu que pôs à sua disposição uma força expedicionária de um milhar de homens para dar combate, em primeiro lugar, ao obstinado rajá Lapu-Lapu, residente na ilha de Mactão.
Todavia, nesta ilha, existia também o rajá Zula, que desde há muito mantinha relações amistosas com os habitantes de Cebu.
Neste contexto, Fernão de Magalhães fez-se ao mar, navegando no estreito canal existente entre aquelas duas ilhas.
Chegados a nordeste da ilha de Mactão, os navios espanhóis e seus aliados fundearam ao largo de uma baía, cujo nome actual é a baía de Magalhães.
Mas Magalhães, que se julgava senhor da situação, enganou-se redondamente. Insistiu em atacar num sábado (dia 27 de Abril de 1521), que considerava o seu dia feliz.
Nesta fatal operação, Magalhães infringiu todas as regras da guerra anfíbia, cujos princípios básicos foram posteriormente definidos durante a II Grande Guerra, pois não tentou a surpresa, nem providenciou quanto ao apoio do fogo à rectaguarda. Além disso, escolheu uma praia imprópria e cheia de obstáculos naturais, quando os rochedos estavam a descoberto e mais salientes, e falhou ao coordenar o seu ataque com os aliados nativos, que assistiram, como espectadores, ao destroço e matança que se seguiram.
À meia-noite de 26 para 27, as forças de assalto dos cristãos, constituídas por 60 homens, embarcaram em três longas canoas de desembarque. Humabon e alguns dos seus homens acompanharam os primeiros.
Era, na realidade, uma excelente oportunidade para agir de surpresa, mas Magalhães decidiu enviar uma mensagem a Lapu-Lapu, por intermédio de um portador siamês, dando duas alternativas: se resolvesse dar vassalagem e obedecer ao rei de Espanha, reconhecendo-o como seu senhor e pagando o seu tributo, ele seria seu amigo; caso contrário, se os seus intentos fossem outros, então teriam que sentir a força das lanças dos cristãos e seus aliados.
Lapu-Lapu respondeu que não temia as ameaças feitas e que possuia armas de fogo e varas de bambu em abundância, podendo Magalhães atacar quando entendesse.
Após o primeiro sinal de ataque, as canoas de desembarque aproximaram-se da praia. Magalhães e 48 dos seus homens saltaram na água, ficando com ela acima dos joelhos e, lentamente, avançaram para terra.
Os outros, 12 espanhóis, aguardaram nas embarcações, ficando atentos à evolução dos acontecimentos, distando da praia mais de uma milha.
Enquanto os cristãos se aproximavam de terra, Lapu-Lapu organizou as suas forças, mais de 1500 homens, em três divisões — uma à testa da baía, em frente da pequena povoação, e as outras nos respectivos flancos. *Quando eles nos viram, carregaram sobre nós com barulhenta gritaria,* escreveu Pigafetta. A força de assalto retrocedeu perante as armas de fogo do inimigo, sem que os navios se tivessem ainda aproximado para proteger Magalhães e os seus homens, que já combatiam.



Magalhães deliberou formar dois grupos para combater em retirada, utilizando arcabuzes e besteiros. Isto de pouco ou nada servia, pois a distância não permitia que atingissem o alvo. Assim, Magalhães ordenou que suspendessem o fogo.

O inimigo gritava cada vez com mais fragor e saltava com mais vigor. Muitos dos adversários já se encontravam dentro de água, a pouca distância dos atacantes, e atiravam numerosas setas, manejando muitas varas de bambu, com ferragens nas pontas.

Magalhães gritou bem alto para que os seus retirassem quanto antes, mas ele fez contra-marcha e dirigiu-se de novo para terra, continuando a fazer fogo.

Não tardou que o valente capitão-general fosse atingido na perna direita, com uma flecha envenenada. Seis a oito dos seus homens mais leais, entre eles o próprio Pigafetta, ajudaram-no a cobrir a retirada dos outros. O inimigo começou a arremessar lanças e duas delas furaram o capacete de Magalhães. Mas ele manteve-se sempre firme, continuando a combater, sozinho, durante cerca de uma hora!

Poderia ter-se salvo, se tivesse também retirado na altura oportuna mas, com a dignidade de um verdadeiro chefe, sentiu-se na obrigação de cobrir a retirada dos seus homens. Com um tão grande número de inimigos, afluindo ao local onde se encontrava, o seu fim era inevitável.

Um homem de Mactão arremessou uma lança à face de Magalhães, mas errou o alvo, tendo sido de seguida morto por este, com a espada. Uma vez cravada a sua arma de defesa, no corpo do nativo, Magalhães tentou retirá-la, mas não o conseguiu.

Quanto os mactaneses observaram o enfraquecimento do único atacante, caíram em força sobre ele e um cortou-lhe uma perna com uma cimitarra (espada de lâmina larga e recurva, com dois gumes). Magalhaẽs mergulhou na água, ficando com a cabeça de fora, mas o inimigo agrediu-o de novo com uma arma de lâmina afiada, matando-o sem piedade.

Deste modo eles mataram o nosso melhor representante e exemplo de homem nobre, o nosso maior guerreiro, aquele que nos dava a força e coragem quando dela necessitávamos. Quando eles o feriram, Magalhães voltou-se várias vezes para trás, para se certificar de que todos nós já nos encontrávamos a bordo das canoas. E vimos assim, com grande desgosto, a sua morte e um fim laureado de glória. Mas, se não fosse ele, nenhum de nós teria escapado, porquanto teríamos sido atingidos antes da retirada, acrescenta ainda Pigafetta.

Sobre a gigantesca figura de Fernão de Magalhães, registamos, de entre muitas, as seguintes opiniões:

Em primeiro lugar, o elogio de Pigafetta, que é um verdadeiro clássico: *Entre outras virtudes que ele possuia, foi sempre o mais constante naquela tão grande adversidade. Ele suportou a fome melhor que qualquer um de nós e aceitou a morte como se estivesse navegando no alto mar, no cumprimento de mais um desses empreendimentos que ficaram assinalados para sempre na história da humanidade. E que isto tudo foi a verdade é a maior evidência e, desde então, nenhum outro teve tanto talento para circum-navegar o globo em que vivemos, cometimento que ele com tanta eloquência tentou e cheio de glória cumpriu.*

Edward G. Bourn, diz: *Não há nada do misticismo profético de Colombo nos feitos do grande português. Magalhães era um homem de acção clarividente, perentório, resoluto, endurecido... A primeira navegação do estreito de Magalhães era um problema bem mais difíl do que atravessar o Atlântico... A viagem de Cristóvão Colombo durou apenas trinta e cinco dias, mas a de Magalhães ultrapassou um ano, estando exposto a um Inverno muito rigoroso e a viagem foi em rota bem agreste, em águas exactamente três vezes mais longas do que a primeira travessia do Atlântico... Magalhães deve ser considerado o mais famoso navegador dos tempos antigos e modernos, sendo as suas viagens, que permitiram completar uma volta completa ao globo terrestre, em sentidos opostos, a maior proeza do homem sobre o mar*(1).

José Agostinho de Sousa Mendes
Cap.-m.-g.

---

(1) *O facto de Fernão Magalhães ter navegado, com António d'Abreu, de Oeste para Leste de Amboim e Banda, tendo a segunda a longitude de 130° Leste, e, cerca de dez anos depois ter morrido nas Filipinas, cuja longitude é de 124° Leste, vindo de Leste para Oeste, mostra haver uma sobreposição de seis graus de longitude.*

Registamos o início de mais um ano de presença na "Revista da Armada" desta *Página Filatélica*, o que fazemos com satisfação e com o entusiasmo da primeira hora, e sem outra intenção que não seja colaborar desinteressadamente num órgão da Marinha à qual dedicámos muito da nossa vida.

Embora reconhecendo quão modesta tem sido a nossa colaboração, sentimo-nos compensados, até por saber que temos leitores fiéis, razão bastante para o nosso contentamento.

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Pode considerar-se filatelicamente bom e positivo o início deste ano. Primeiro, pelo facto de as novas emissões terem sido postas em circulação logo no dia 2, e depois, porque das três séries apresentadas duas são, de verdade, belas e representativas.

Embora pessoalmente não sejamos apologistas de séries atrasadas, evocativas de centenários, não queremos deixar de felicitar os CTT por o terem feito, especialmente por terem preenchido uma lacuna em aberto desde 1968.

Na realidade, foi nesse ano que se comemorou, ou devia ter comemorado, o aparecimento dos primeiros selos privativos da Madeira e dos Açores, emissões que se prolongaram até 1929 na Madeira, e até 1930 nos Açores.

Foi pois, esta evocação dos primeiros selos privativos da Madeira e dos Açores que agora se fez, com rara felicidade e objectividade. De facto, a reprodução de dois desses selos de cada região, selos de D. Luiz, fita curva, não denteados e denteados, com impressão da efígie real em relevo, é de uma perfeição notável, enriquecida pela fidelidade das cores originais, realmente muito belas.

Temos para nós que estes selos despertarão muito interesse.

Quanto à outra série posta em circulação no mesmo dia, trata-se de mais um conjunto da actual série-base "Instrumentos de Trabalho", que nos parece pouco expressivo como os anteriores, já que em alguns selos figuram desenhos com traços forçados que confundem os observadores mais atentos. O de 2$00 ocupa-se do telégrafo, T.S.F. e das micro-ondas, feixes e tropofusão; o de 3$00 *fala-nos* de corte e costura e de pronto-a-vestir; por seu lado, o de 5$50 mostra um tear manual e um tear mecânico; quanto ao de 8$00, ocupa-se de marcenaria e uma carpintaria mecânica, enquanto câmaras de animatógrafo, fotografia e cinema estão patentes no selo de 9$00. Com maiores dimensões, os de 30$00 e 50$00 completaram o conjunto, mostrando cada um deles, respectivamente, os intrumentos forja, fole, bigorna, malhos e tenazes, um complexo siderúrgico e ainda um alambique, copos, retortas e um complexo químico-industrial.

Já depois de coligido este apontamento chegou-nos a informação de que o selo de 30$00 foi retirado da

circulação, o que infelizmente confirma a opinião atrás exposta.
Parece-nos justíssima esta decisão, dado que é por demais evidente o exagero dos traços, que tiram ao selo a pureza que deve imperar em filatelia.

LUBRAPEX 80

Será em Lisboa, onde já há alguns anos não se realizam exposições filatélicas de nível internacional, que terá lugar este ano e pela primeira vez, a LUBRAPEX 80, tradicional competição entre filatelistas portugueses e brasileiros que, alternadamente, de dois em dois anos, deve acontecer em cidades dos dois países irmãos.
Esta será a 8.ª, e não exageramos ao afirmar que se trata efectivamente de uma manifestação filatélica grandiosa que, acreditamos, manterá o nível a que já nos habituou.

No próximo número falaremos com mais detalhes da LUBRAPEX 80.

G. Brandão
2.º-ten. SG

Desporto

CROSS DO NATAL EM PONTA DELGADA

Organizado pelo comando da corveta "Jacinto Cândido", em comissão de serviço nos Açores, realizou-se, no dia 22 de Dezembro findo, através de várias artérias de Ponta Delgada, o *Cross* do Natal, no qual participaram 32 atletas em representação daquela unidade e do Comando Naval dos Açores.
A prova, disputada nas categorias de seniores e veteranos, traduziu-se numa manifestação desportiva cheia de colorido e entusiasticamente disputada, tendo merecido a admiração e os aplausos da população da cidade.
Classificações: (Seniores) 1.º—1.º-gr. TD Pereira ("J. Cândido"), 2.º—Mar. TD Fernandes ("J. Cândido"), 3.º—Mar. CE Fontes (C. N. Açores). (Veteranos) 1.º—Cabo R Coelho ("J. Cândido"), 2.º—Cabo L Carlos ("J. Cândido").
De registar que, iniciativas deste género contribuem para elevar o estado de espírito do pessoal e manter a alegria, união e sã camaradagem entre os elementos das unidades e comando locais, demonstrando as potencialidades — tantas vezes ocultas — desta gente ímpar, que é o pessoal da Armada.

Os participantes no *Cross* do Natal em Ponta Delgada.

(Colaboração do NRP "Jacinto Cândido")

CORTA-MATO DA ARMADA

Nos terrenos da Fonte da Telha, num percurso variado e bastante agradável, decorreu, no passado dia 16 de Janeiro, o Torneio de Corta-Mato da Armada, disputado nas modalidades "curto" e "longo", nas distâncias de 4980 e 11 420 metros, respectivamente.
Classificações: ("Curto") 1.º—1.º-mar. FZM Pimenta (FFC),

Aspecto de uma das provas do Corta-Mato da Armada.

16m 33s; 2.º — 1.º-gr. FZE Correia (FFC), 16m 43s; 3.º — Mar. FZE Leal (FFC), 16m 45s. ("Longo") 1.º — 1.º-gr. CRO Marques (ERNCNR), 41m 20s; 2.º — Mar. FZM Pedras (FFC), 41m 21s; 3.º — mar. L Lopes (CEFA), 41m 22s.

Estas provas serviram para seleccionar os representantes da Marinha para o Torneio de Corta-Mato das Forças Armadas.

(Colaboração do CEFA)

Um francês que merece ser conhecido dos portugueses especialmente da Marinha e da extinta Aviação Naval

Em 18 de Dezembro findo, faleceu em França Roger Soubiran que foi um notável técnico da aviação dos tempos heróicos e piloto da Aviação Naval francesa, na I Grande Guerra.

O seu nome está intimamente ligado à nossa Aviação Marítima, como então se chamava, e às primeiras viagens aéreas dos aviadores da Armada portuguesa.

A carta que dirigiu ao comandante Trindade dos Santos e que a seguir traduzimos, dá bem a ideia das suas actividades entre nós e do contributo que deu para a organização e progresso da nossa aviação. Ao mesmo tempo, essa carta realça a figura do grande aviador que foi Sacadura Cabral que por Roger Soubiran nutria muita consideração e grande estima. Eis a carta:

Billère, 13 de Abril de 1972.

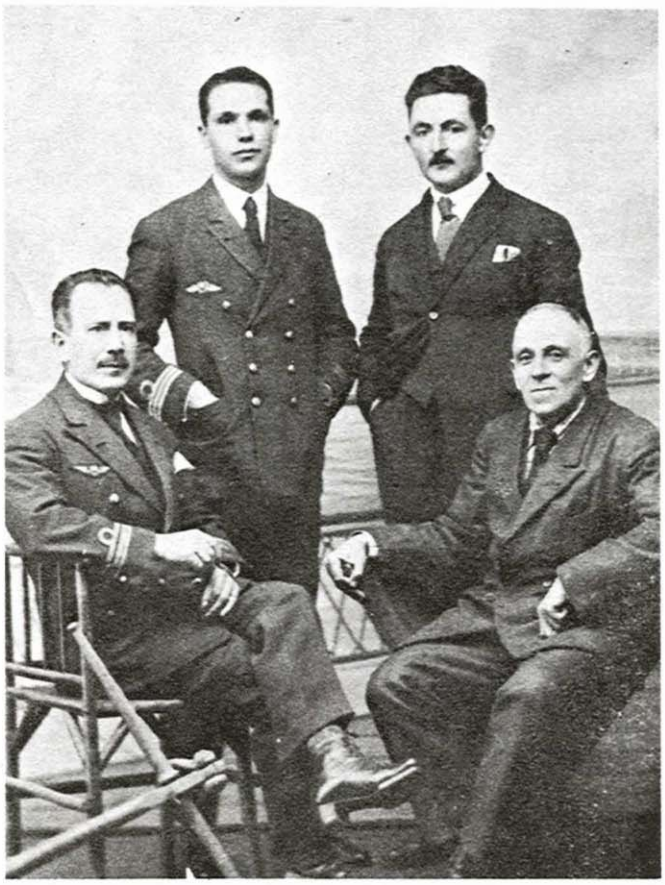
Caro senhor comandante T. dos Santos

(...) Você está certamente ao corrente da admiração e amizade que dediquei ao malogrado comandante Sacadura Cabral que conheci em 1916, no Centro de Aviação Marítima de St. Raphael, onde eu era instrutor, depois de ter sofrido grave acidente ao regressar, como piloto, de um bombardeamento sobre a Bélgica, então ocupada pelos alemães.

Sacadura tinha vindo, depois de brevetado na Escola de Aviação Militar de Chartres em aviões de rodas, aperfeiçoar-se em hidroaviões.

Desde que nos conhecemos, estabeleceu-se entre nós uma grande amizade e simpatia. A tal ponto que, depois de se ter apercebido dos meus conhecimentos técnicos, me convidou para colaborar com ele na criação da Aviação Marítima portuguesa, da qual estava certo vir a ser comandante após o seu regresso a Lisboa, convite que logo aceitei, com entusiasmo.

Entretanto, Sacadura acabou o seu estágio e partiu, enquanto eu, continuando a guerra, fui designado para fazer parte de uma esquadrilha de quatro hidros instalados no



A Tripulação do "F3" que efectuou o raid *ao Funchal. Da esquerda para a direita: Sacadura Cabral, comandante, Ortins de Bettencourt, 2.º piloto, Roger Soubiran, mecânico, e Gago Coutinho, navegador.*

Vinte e um anos depois, Roger Soubiran, acompanhado de sua esposa, esteve no Funchal e depôs um ramo de flores junto ao Monumento dos Aviadores, comemorativo do raid *Lisboa-Funchal.*

navio de carga "Campinas", que assim viria a ser o primeiro porta-aviões francês.

Tinha quase esquecido o convite de Sacadura, e encontrava-se o meu navio no porto do Pireu, depois das esquadras francesa e inglesa terem ocupado Atenas e Salamina, quando recebi ordem de seguir para Paris, a fim de ser posto à disposição do Ministério da Marinha portuguesa.

Teimoso e obstinado, como viria a constatar que era depois de ser a sua sombra durante cinco anos, Sacadura não desistiu de me levar para Portugal e conseguiu-o!

E assim, não admira que tivesse conseguido também as verbas necessárias à instalação da Aviação Marítima no Bom Sucesso, verbas que aliás eram tão escassas que nós fomos obrigados a rever os projectos várias vezes até caberem dentro delas.

Partimos depois para Paris, onde, apesar das dificuldades derivadas da guerra, conseguimos adquirir tudo de que precisávamos: hidroaviões "FBA", sobressalentes, maquinaria para as oficinas, ferramentas, etc.

E num belo dia, o primeiro avião da Armada portuguesa, um daqueles "FBA", sobrevoou Lisboa, pilotado por Sacadura Cabral e levando a bordo, naturalmente, este seu amigo. E digo naturalmente, porque Sacadura Cabral nunca mais experimentou qualquer aparelho sem que Soubiran estivesse a seu lado. Permita-me acrescentar até que, durante todo o tempo que servi como mestre geral *das oficinas do Bom Sucesso, equiparado a segundo-tenente, nenhum aparelho, novo ou saído da revisão, foi para o ar sem que eu acompanhasse o piloto nomeado para o experimentar.*

Mais tarde, estivemos, eu e Sacadura, em Inglaterra, para receber os "F3", um dos quais trouxemos pelo ar para Lisboa. Foi também num deles que realizámos um raid *à Madeira, com Gago Coutinho e Ortins de Bettencourt, e que terminou tragicamente em Porto Santo.*

Fomos depois a França e Inglaterra escolher um tipo de avião que pudesse fazer a travessia do Atlântico, tendo adquirido, neste último país, os famosos "Fairey", que viriam a realizar a primeira travessia aérea do Atlântico Sul. Foi nesta viagem que, pela primeira vez e com grande desgosto, Sacadura foi obrigado a deixar-me cá em baixo, *embarcado no "República", que acompanhou e apoiou a travessia.*

Depois... ainda não se tinham extinguido os aplausos por esta memorável proeza, e devido à minha juventude, deixei-me envolver numa cabala e, estando Sacadura ausente de Lisboa por uns tempos, fui posto à margem, tendo assinado um contrato por dois anos para dirigir as oficinas de aviação do Huambo, Angola.

E foi nessa altura que Sacadura desapareceu, para sempre, no Mar do Norte. Ninguém mais do que eu sentiu essa perda. Eu devia estar com ele, mas o destino não quis.

(...) Fico ao seu dispor para recordar à juventude e a todos os portugueses a competência, o saber, a audácia e a valentia desses dois grandes homens — Gago Coutinho e Sacadura Cabral — dos quais Portugal e a sua Marinha muito se podem orgulhar.

(a) Roger Soubiran.

N. R. — Esta carta foi escrita em resposta a uma que lhe foi enviada pelo comandante Trindade dos Santos a convidá-lo para vir a Lisboa assistir à apresentação do documentário "Cruzeiro do Sul", sobre a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, no qual Soubiran tinha sido entrevistado e que foi mandado realizar pela Sociedade Central de Cervejas.
Esteve também em Portugal, a convite da Marinha e da TAP, durante as comemorações do cinquentenário daquela travessia. em 1972.
Era condecorado com a ordem da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito, por ter feito parte da tripulação do hidroavião "F3" que efectuou o primeiro raid *Lisboa-Funchal.*
A "Revista da Armada" lamenta a perda de tão valioso amigo de Portugal e apresenta os mais sentidos pêsames a sua esposa, Madame Soubiran.

M. do Vale
C/alm.

Numismática e Medalhística

Exposição de moedas medievais na Biblioteca Nacional de Lisboa

A moeda vale mais por aquilo que no seu conjunto possa interessar, contribuir e ensinar para a história monetária, do que propriamente pelo seu valor intrínseco, afirmou a dra. Maria José Pimenta Ferro, professora da Universidade Nova de Lisboa e especialista em numismática, no decorrer da sessão de lançamento do "Catálogo das moedas portuguesas" do Gabinete de Numismática da Biblioteca Nacional de Lisboa (1185-1383), que coincidiu com a inauguração duma exposição de moedas nacionais da época medieval.
Na impossibilidade de estarmos presentes à inauguração, fomos visitar a exposição no dia 16 de Janeiro passado — dois dias depois — no intuito de dar aos nossos leitores uma ideia geral sobre tão importante acontecimento.
A exposição, dado o período e as características das moedas, era composta por 181 numismas medievais, assim distribuídos: D. Sancho I, 5; D. Sancho II, 34; D. Afonso III, 49; D. Dinis, 58; D. Afonso IV, 9; D. Pedro I, 7; D. Fernando, 19. As moedas expostas eram *DINHEIROS,* tendo o reinado de D. Fernando ainda *BARBUDAS, GRAVES E PILARTES.*
No entanto, alguns reinados, além das moedas, exibiam também fotos de numismas não expostos: D. Sancho I, *Morabitino*; D. Sancho II, *Morabitino*; D. Dinis, *Tornês*; D. Fernando, *Dobra, Gentil, 1/2 Tornês, Real, 1/2 Real.*

Dinheiro de D. Sancho I.

Dinheiro de D. Sancho II.

Dinheiro de D. Afonso III.

Dinheiro de D. Dinis.

Dinheiro de D. Afonso IV.

Barbuda de D. Fernando.

A exposição, na generalidade, estava muito cuidada, e além das duas vitrines com as moedas medievais, decoraram-se as paredes com oito fotos ampliadas e quadros diversos, sobre este tema. Alguns dos quadros apresentavam os locais presumíveis do funcionamento das Casas da Moeda de Lisboa, Porto e Coimbra. Em Portugal, na primeira dinastia, funcionaram cinco Casas da Moeda, segundo indicações no local: Lisboa, Porto, Coimbra, Miranda do Douro e Valença (?).
De acordo com o quadro "Início das emissões das moedas de ouro e prata no mundo medieval", são de salientar, entre outras, as seguintes emissões:
Portugal: D. Sancho I, *Morabitino* (ouro); D. Dinis, *Dobra* (ouro); D. Dinis, *Tornês* (prata).
Islão: século VIII, *Dinar* (ouro); século VIII, *Dirrhem* (prata).
França: Luís IX, *Escudo* (ouro); Luís IX, *Grosso* (prata).
Inglaterra: Eduardo I, *Penny* (ouro); Eduardo I, *Groat* (prata).

Florença: 1252, *Florim* (ouro); 1237, *Soldo* (prata).

De notar ainda a presença de duas balanças para pesar moedas, uma antiga, de pratos e pesos e outra electrónica, moderníssima.

Numa vitrine exibia-se uma obra valiosíssima da Casa da Moeda — Arquivo Geral, intitulado "Livro do Rezisto dos Privillegios, Liberdades, E Izencois que os Senhores Reys deste Reyno Tem concedido aos officiaiz E Moedeiros da Sua Caza da Moeda".

Da bibliografia apresentada nesta exposição que primou pelo cuidado posto na sua organização, constam referências a moedas medievais e outros valiosos elementos que recomendamos a todos os coleccionadores e interessados nesta matéria.

AFAC

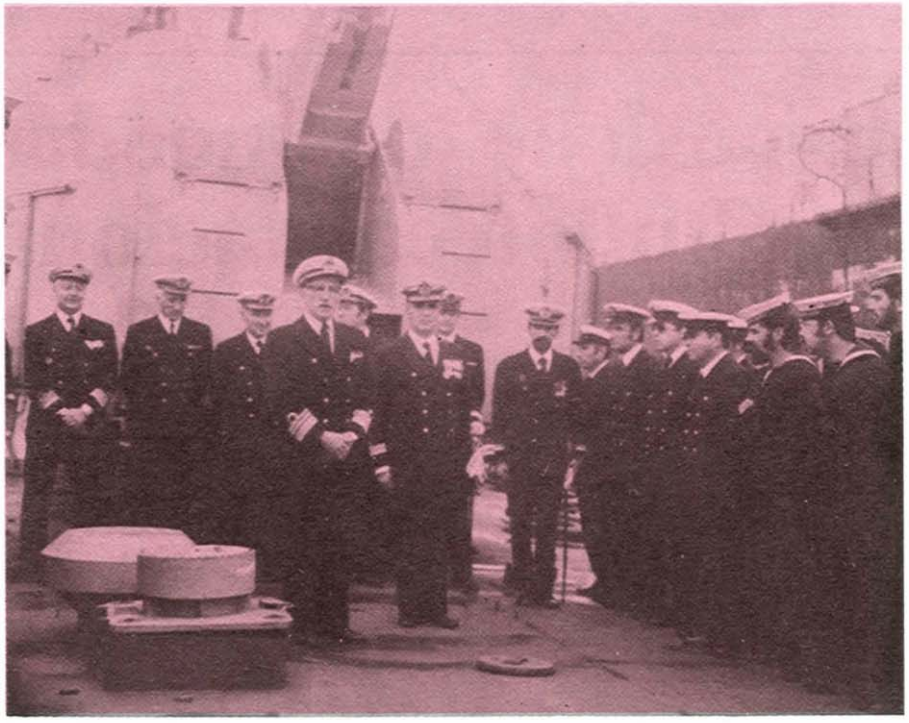
Reportagem

UNIDADES NAVAIS COM NOVOS COMANDANTES

Em cerimónias presididas pelo comandante naval do Continente, vice-almirante Ramos Rocha, realizadas na Base Naval de Lisboa, no Alfeite, em Novembro findo, o capitão-de-fragata Dória Nóbrega e o capitão-tenente Ferreira Gonçalves assumiram os comandos da fragata "Comandante Sacadura Cabral" e da corveta "General Pereira D'Eça", respectivamente.

Os actos tiveram a solenidade da praxe, com as guarnições dos navios formados na tolda.

(Colaboração do C.N.C.)



A posse na fragata "Comandante Sacadura Cabral".

GRÃ-CRUZ DA TORRE E ESPADA DE 1815 VENDIDA POR 320 CONTOS

Esta notícia, publicada recentemente no "Daily Telegraph" de Londres, foi enviada por um leitor da nossa Revista.

É um anúncio notável, pois justifica não só que entre nós existem preciosidades de muita procura mas também que, infelizmente, muitas delas se encontram por esse mundo fora, compradas aqui por *dez réis de mel coado.* Ainda há pouco, foi vendida em Bond Street, uma maravilhosa

arca naval do século XVII, que faria inveja ao nosso querido museu.
Mas esta medalha, a grã-cruz da Torre e Espada, foi arrematada num leilão, em 14 de Novembro passado, pelo *módico* preço de 2800 libras, ou seja, cerca de 320 contos. Trata-se de um valioso exemplar, pois remonta ao tempo das guerras peninsulares e, apesar de ser mais uma de lapidação do património nacional, não deixa por isso de ser um bom motivo de orgulho.

VISITAS AO COMANDO NAVAL DO CONTINENTE

No passado mês de Dezembro, nos dias 4 e 18, visitaram unidades e instalações do Comando Naval do Continente dois grupos de oficiais do Exército frequentando os cursos CAAC e CPC.
O Curso de Actualização e Aperfeiçoamento para Capitães (CAAC) tem vindo a ser frequentado pelos capitães que foram dispensados do Curso de Promoção a Capitão (CPC) cursado normalmente pelos tenentes, antes da sua promoção ao posto imediato. Nos planos destes cursos foram previstas visitas de estudo a várias unidades e serviços das Forças Armadas, nomeadamente, quanto à Marinha, o Comando Naval do Continente.
A visita que teve lugar no dia 4 foi efectuada por 51 capitães frequentando o CAAC de Infantaria, acompanhados por um instrutor. No dia 18 visitaram o Comando Naval do Continente um total de 62 alunos, constituindo 18 o CAP de Infantaria, 20 o CAAP e o CAP de Cavalaria e 24 o CAAP de Administração Militar, acompanhados por diversos oficiais instrutores.
O programa de ambas as visitas foi semelhante, compreendendo "briefings" e visitas a unidades e instalações no Alfeite. Após a chegada, os cursos apresentaram cumprimentos ao comandante naval, vice-almirante Ramos Rocha, após o que teve lugar na sala do chão táctico do CITAN um "briefing" sobre a organização e actividade do Comando Naval do Continente. Posteriormente, visitaram o CITAN e o CIMCM e a Esquadrilha de Submarinos. Nesta, efectuou-se um "briefing" sobre as actividades da Esquadrilha na sala da biblioteca, e uma visita guiada ao submarino "Albacora". A seguir ao almoço, que decorreu na messe da Base Naval de Lisboa, foi visitada a fragata "Comandante Roberto Ivens" e realizou-se uma visita guiada, de autocarro, às instalações navais do Alfeite, o que concluiu o programa destas visitas de estudo.

(Colaboração do C.N.C.)

JOVENS VISITAM UNIDADES NAVAIS

No decorrer do ano de 1979 muitos foram os jovens, rapazes e raparigas, que visitaram unidades navais estacionadas na Base Naval de Lisboa, no Alfeite.
Entidades de diversa índole — escolas primárias, escolas secundárias, associações recreativas, grupos de escoteiros, autarquias locais, etc. — em número de 34, vieram solicitando ao Comando Naval do Continente a organização de visitas de estudo. Cerca de 2300 jovens tiveram assim oportunidade de conhecer o que é um navio de guerra, de contactar um pouco com a sua Marinha.
De assinalar a grande vedeta destas visitas — o navio-escola "Sagres" — e ainda o interesse manifestado pela visita a um submarino. Embora um pouco marginalizadas, as fragatas e corvetas foram também motivo de numerosas visitas.
Estes números, relativamente elevados face a anos anteriores, estão concerteza relacionados com o facto de

Um grupo de visitantes no decorrer da visita a uma fragata.

1979 ter sido o "Ano Internacional da Criança" e ainda com o facto da viagem da "Sagres" ter sido objecto de grande divulgação nos órgãos de comunicação social.

(Colaboração do C.N.C.)

FISCALIZAÇÃO DA PESCA E REPRESSÃO DO CONTRABANDO

Unidades navais do Comando Naval do Continente em serviço de fiscalização da pesca e repressão do contrabando em águas sob jurisdição portuguesa da responsabilidade daquele Comando, em Dezembro último, procederam à identificação de 77 embarcações de que resultou o apresamento de onze (três na Zona Norte, três na do Centro e cinco na do Sul), das quais, sete arrastões de nacionalidade espanhola, por infracções diversas à regulamentação das pescas, as quais foram entregues às autoridades marítimas da área para ser levantado o respectivo auto de notícia.

A MARINHA E O SISMO DOS AÇORES

A nossa Marinha de Guerra desenvolveu acção notável no socorro às populações das ilhas Terceira, Graciosa e S. Jorge, duramente atingidas pelo violento sismo registado nos Açores, no passado dia 1 de Janeiro.

A corveta "Jacinto Cândido", que se

encontrava em Ponta Delgada, logo que ali houve conhecimento da catástrofe, seguiu para a Terceira com os primeiros socorros, nomeadamente tendas, macas e cobertores.

Entrou naquele porto na madrugada do dia 2, com a cidade praticamente destruída e completamente às escuras, passando o comandante da Defesa Marítima local a utilizar as comunicações do navio, visto as de terra terem sido grandemente danificadas.

Largou de Angra cerca das 15.00 horas para ir em socorro do salva-vidas da Horta que, empenhando na evacuação das populações da Fajã, se encontrava sem combustível e à deriva, com três dezenas de evacuados a bordo, alguns dos quais feridos.

Transferidos estes para bordo, com muita dificuldade devido ao mar tempestuoso e às fortes chuvadas que caíam, e reabastecido o salva-vidas, também com dificuldade, seguiu o navio para Velas de S. Jorge, onde desembarcou os evacuados. Apesar da chuva torrencial que na altura desabou sobre a ilha, o cais estava apinhado de gente, ansiosa por saber notícias de familiares e amigos das zonas mais atingidas.

Dirigiu-se depois a corveta para o norte da ilha para evacuar mais gente, operação que começou na manhã do dia 3 e foi extremamente penosa, não só pelas péssimas condições de tempo, como pela maior parte dos evacuados serem de avançada idade ou doentes. Ao cair da noite, seguiu para Velas desembarcar esse pessoal.

No dia 4 juntou-se-lhe a corveta "Baptista de Andrade", concluindo ambas o serviço de evacuações naquela ilha.

Posteiormente, estiveram os dois navios empenhados no transporte de alimentos, viaturas, agasalhos, etc., entre Ponta Delgada, Angra e Horta.

(Colaboração do C.N.A.)

A embarcação da "Jacinto Cândido" transporta para bordo pessoas evacuadas duma das ilhas sinistradas.

O CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA FRANCESA EM LISBOA

O chefe do Estado-Maior da Marinha francesa, almirante Jean Lannuzel, visitou o nosso país a convite do chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão.

Durante a sua estadia em Lisboa, de 21 a 24 de Janeiro passado, o almirante Lannuzel, além de ter estado presente em actos protocolares, visitou, entre outros serviços da nossa Marinha, a Base Naval de Lisboa, o Comando Naval do Continente, o

Corpo de Fuzileiros, no Alfeite, e o Instituto Hidrográfico.

No dia 23, acompanhado do embaixador da França e do almirante CEMA, prestou homenagem aos navegadores portugueses, colocando uma coroa de flores no Padrão dos Descobrimentos, em Belém. Nessa cerimónia, as honras da Ordenança foram prestadas por uma força de fuzileiros, com fanfarra e a banda da Armada, e a ela assistiram altas patentes da nossa Marinha e o adido naval da Embaixada da França.

CONFRATERNIZAÇÃO DE MARINHEIROS DA ALDEIA DO BISPO

Um grupo de marinheiros da Aldeia do Bispo — Penamacor, reuniu-se, recentemente, com os seus familiares, na Quinta do Conde, num convívio em que os participantes confraternizaram alegremente.

Tendo em vista a organização do convívio de 1980, devem os marinheiros daquela região contactar com o 1.º-sarg. Toscano, na citada localidade.

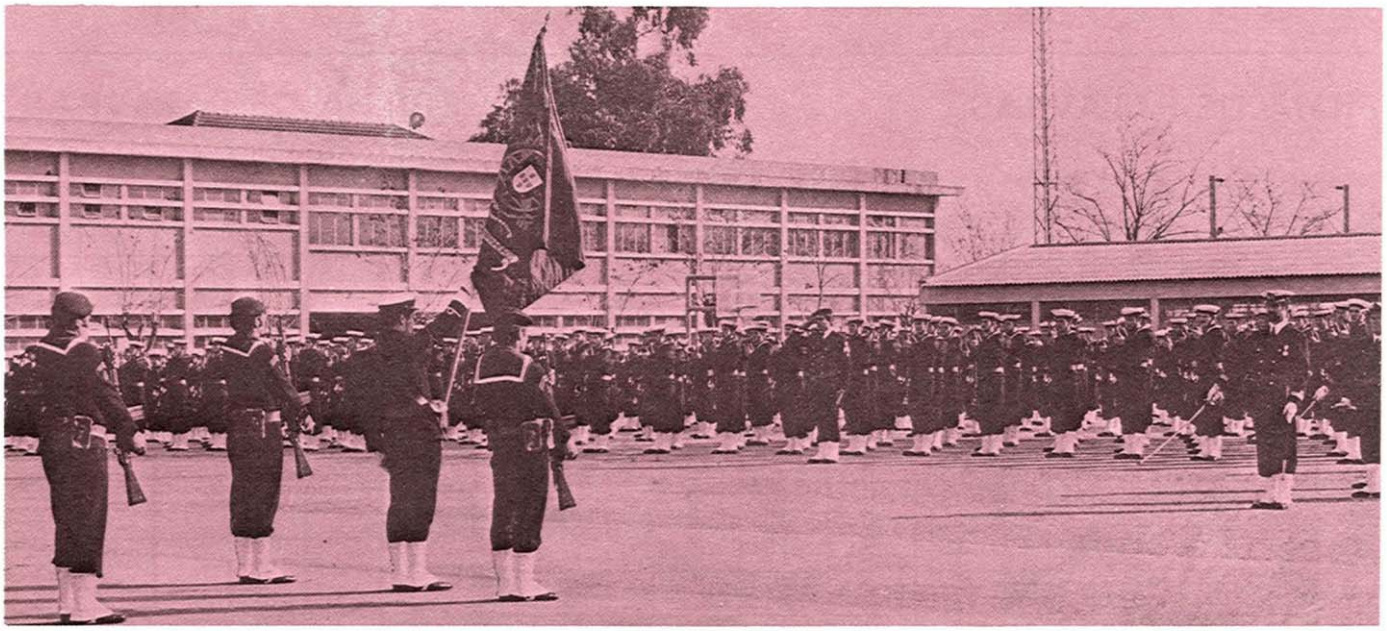
GRUPO NAVAL ITALIANO NO TEJO

O contratorpedeiro lança-mísseis "Ardito" (4650 ton. de deslocamento) e a fragata "Lupo" (2500 ton.) entraram no Tejo, no dia 28 de Janeiro findo, último porto de escala de uma viagem de circum-navegação iniciada há cerca de 200 dias. Estas unidades, comandadas respectivamente pelos capitão-de-mar-e-guerra Enrico Rossi e capitão-de-fragata Umberto Guarnizri, constituiam o VI Grupo Naval da Armada italiana, comandado pelo contra-almirante Giasone Piccioni. As suas guarnições eram constituídas, na totalidade, por 46 oficiais, 202 sargentos e 316 praças. Após a chegada, o almirante Piccioni apresentou cumprimentos, sucessivamente, ao embaixador da Itália em Lisboa, ao chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, e ao comandante naval do Continente, vice-almirante Ramos Rocha.

Durante a estadia daquelas unidades no Tejo, foram proporcionadas às suas guarnições visitas ao Museu de Marinha e um passeio aos arredores de Lisboa. Também, no dia 29, no parque de jogos da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, uma equipa de futebol daqueles navios defrontou uma equipa de uma unidade da nossa Armada.

No dia 29, teve lugar uma homenagem aos navegadores portugueses junto ao Padrão dos Descobrimentos, em Belém, onde o almirante Piccioni, acompanhado do embaixador do seu país, depôs uma coroa de flores. As honras militares a esta cerimónia, a que estiveram presentes altas patentes da nossa Marinha, foram prestadas por uma força desembarcada do Grupo Naval italiano e por uma companhia de fuzileiros, com fanfarra e a banda da Armada.

Os navios, que estiveram patentes à visita do público no dia 29, zarparam do Tejo no dia 31 de Janeiro.



NOVOS MARINHEIROS JURARAM BANDEIRA

Sob a presidência do superintendente dos Serviços do Pessoal, contra-almirante Garrido Borges, realizou-se, no dia 25 de Janeiro último, nas instalações do Grupo n.º 1 de Escolas da Armada, em Vila Franca de Xira, a cerimónia do juramento de bandeira de 764 recrutas da 3.ª incorporação de 1979.

A cerimónia iniciou-se com uma exortação aos novos marinheiros, feita pelo capitão-de-fragata Leiria Pinto, director de instrução da Escola de Alunos Marinheiros, a que se seguiu a distribuição dos prémios escolares aos 2.º-gr. rec. n.º 260779, Pinto de Carvalho (Prémio de Aprumo Militar), 2.º-gr. rec. n.º 281579, Fonseca Jorge (Prémio do Exame Final de Instrução), 2.º-gr. rec. n.º 274479, Tembe Coelho (Prémio de Educação Física) e 2.º-gr. rec. n.º 261679, Pereira Quintela (Prémio de Habilitações Literárias).

O acto de juramento principiou com a leitura dos deveres militares, culminando com a repetição, por todos os alunos, da fórmula do Juramento, frente à Bandeira Nacional. Seguidamente, o Batalhão Escolar desfilou perante as entidades presentes, findando a cerimónia com demonstrações de "ordem unida" e de educação física.

SESSÃO NA ACADEMIA DE MARINHA

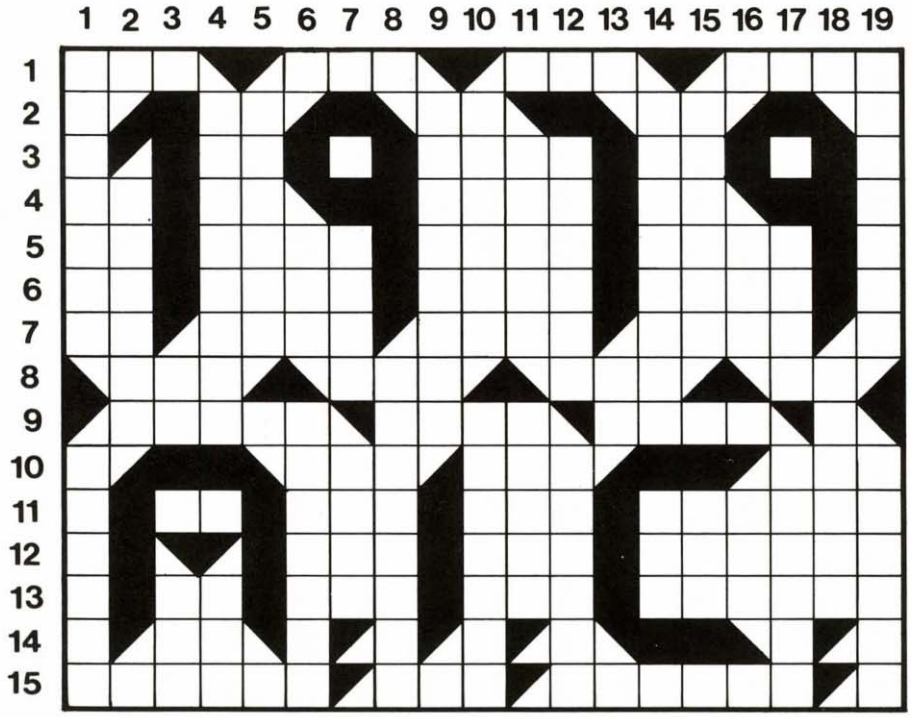
Sob a presidência do capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota reuniu a Academia de Marinha.

No início da sessão foram evocados, e homenageada a sua memória, dois membros da Academia recentemente falecidos, o contra-almirante Emmanuel Ricou (director do Museu de Marinha) e o padre António Dias Dinis (que se notabilizou no campo dos estudos henriquinos). Seguidamente, depois de feita a sua apresentação pelo presidente, o novo membro da Academia, dr. Fernando Castelo-Branco, apresentou a comunicação intitulada "Aspectos da construção do Forte do Bugio", no decurso da qual se ocupou de três

informações, que considerou de bastante interesse para o esclarecimento seguro do modo como foi construído o Forte da Cabeça Seca, hoje conhecido por Bugio. São elas um manuscrito existente na Biblioteca Nacional de Paris (*Estat du royaume de Portugal en 1684*), estudado e publicado pelo prof. Joaquim Veríssimo Serrão, atribuindo a sua autoria ao diplomata francês Colbert de Torcy, o "Livro das Grandesas de Lisboa" de frei Nicolau de Oliveira e uma Relação anónima, em verso, de Lisboa, este decerto o testemunho mais importante. Por último, o autor da comunicação salientou que a comparação do texto do "Livro das Grandesas de Lisboa" com a Relação em verso contraria a ideia de Joaquim de Vasconcelos de que esta era um resumo do "Livro das Grandesas".

Quarto de Folga

PILHA DE PALAVRAS



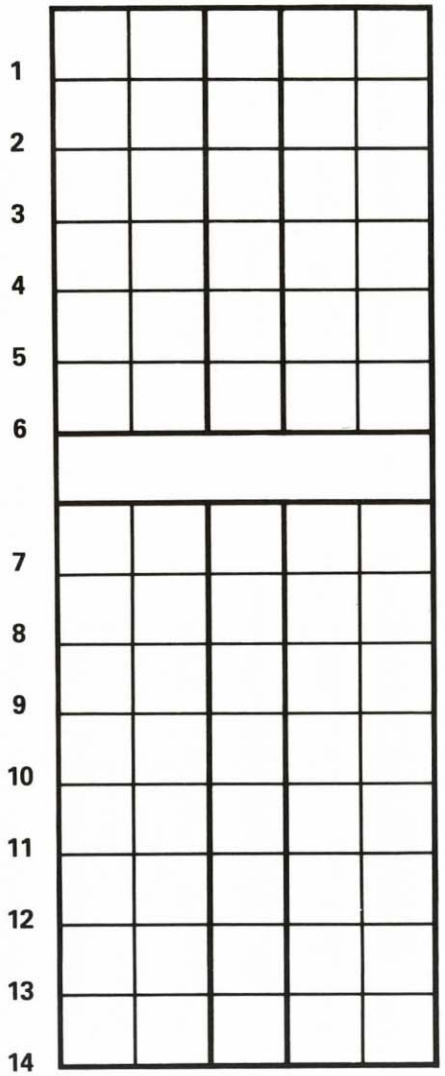
HORIZONTAIS: 1—Imensidão; ponto cardeal; altar; ocasião. 2—Aqui; oferece; ofereça. 3—Duas consoantes iguais; nome feminimo; seguir. 4—Nota musical; algum; vila portuguesa; utensílio. 5—Antes do meio-dia; variedade de figos redondos e pardos do Algarve; nome de ave; número cardinal. 6—Letra grega; juntar; conjunto de utensílios destinados a um certo fim; terraço onde se debulham cereais. 7—O mais; nome dado às senhoras em geral; rasoira; suplico. 8—Adoro; afasta-se; transpiro; catedral. 9—Nome de mulher; leitão; pronome demonstrativo. 10—Braço de rio; actuei; chefe etíope. 11—Ataque de paralisia; rente; caminhavas; pequena igreja. 12—Nome feminimo; base aérea portuguesa; pôr arames em. 13—Apelido; graça (fig.); sigla da República do Egipto; prejudicara. 14—Cidade da Caldeia. 15—Cavidade na qual se acha o globo do olho; astro; separa.

VERTICAIS: 1—Mar entre os mares Negro e Egeu; voz do leão. 2—Sacrificam. 3—Arrieira; designativo de inferioridade. 4—Tipo de navio de guerra; nome masculino. 5—Conjunto das forças navais de uma potência. 6—Víscera; zorra de arrastar pedras. 7—Regras; animal selvagem. 8—Emparelhas. 9—Unidade de convergência das lentes. 10—Licença; o cabeça. 11—Pões data em; variedade de quartzo muito duro, de cores vivas e variadas. 12—Fragrâncias; nome feminino. 13—Interjeição designativa de dor. 14—Ordem de insectos que têm duas asas e cuja boca é disposta para sugar; óxido de cálcio. 15—Tesouro público; medida agrária. 16—Unidade de trabalho do sistema C.G.S.; apanhadeiras. 17—Forma do verbo soar (inv.); movera os remos para mover a embarcação. 18—Meter em mala. 19—Alta; curara.

(Solução no próximo número)

Silva Cruz
Subten. OT

PILHA DE PALAVRAS



1—Baga. 2—Argem. 3-Inchaço. 4—Rasto. 5—Suplica. 6—Corpo. 7—Flagelo. 8—Esplendor. 9—Tarifa. 10—Carda. 11—Domínio. 12—Arrependimento. 13—Repleto. 14—Alvo.

Depois de resolvido este passatempo, em que todas as palavras começam pela letra P, o leitor encontrará, na coluna central, o nome de dois célebres exploradores noruegueses das regiões polares.

(Solução no próximo número)

B. Carreira
Cap.-m.-g.

CONCURSO N.º 102

V I R A D O R T Q U P Á Z H X I
B F Ç G M L I N E S C O T A Q T
E R B A L A C Z I M F L V X P H
Q U L X T G I E N V E C L I G É
A N H B R A Ç O T C U A R D F G
M E I J L O Q S F H T R N A V U
E Z X O P R Á B S A I R Q L M H
V L T B O Ç A A G I P E Z D I M
O Á R Q S L P T X C I G A R R V
H B E T C A B O M R O A O É V L
Á A T R X H Q U É Á A D I O U A
B L E O P R E I T X M E E N S D
C I N É F I S P A N T I Q U E N
M O I R H Q T J J E V R X Á O A
A R D E P B A L M T V A E Z D R
P É A R L T I N O V U G F M Q B

Neste emaranhado de letras estão escondidos 12 nomes comuns ao massame de um navio de vela. Procure-os em todos os sentidos, menos obliquamente (alguns dos nomes estão escritos de forma invertida).

(Solução no próximo número)

SEASA

BRÍDEGE

NORTE
♠ R 7 5 4
♥ 8 7
♦ A D 9 7
♣ 10 9 7

OESTE
♠ 10 9 8 2
♥ V 10 9 6 3
♦ 10
♣ 8 6 4

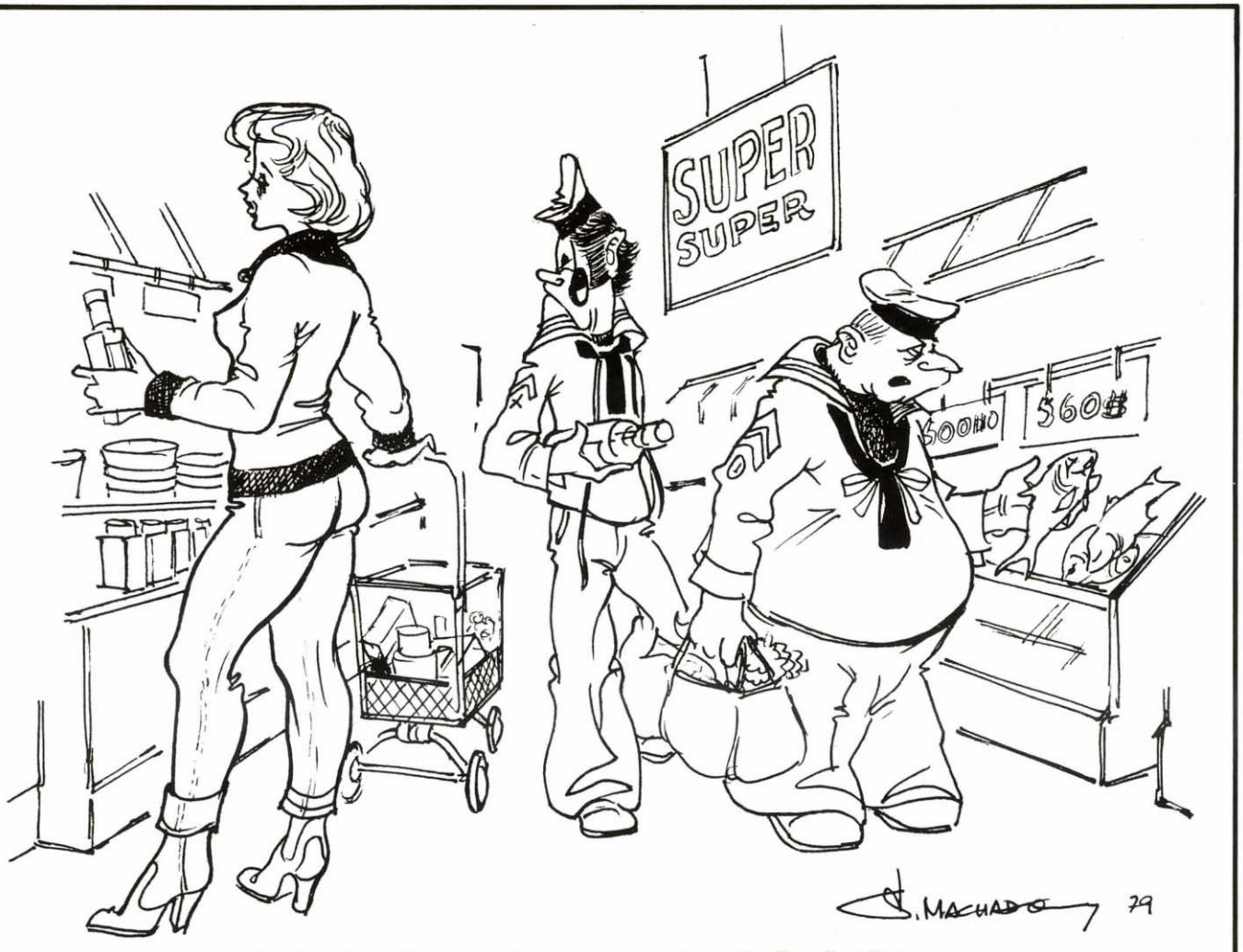
LESTE
♠ D 6 3
♥ R 5
♦ V 6 5 3
♣ R V 5 3

SUL
♠ A V
♥ A D 4 2
♦ R 8 4 2
♣ A D 2

Contrato: 6 S/T jogado por Sul. Oeste sai com 10 de espadas.

(Solução no próximo número)

José Carlos Bacelar
1.º-ten.



— Está tudo cada vez mais caro, e as coisas já não são tão boas ...
— Ora! Ainda há coisas muito boas! ...

SOLUÇÕES

XADREZ

(Solução do problema do n.º anterior)

	BRANCAS	PRETAS
1.	Bf3	g1 = D
2.	Th2/ch	Rf1
3.	Be/e mate	

se:

1.	————	g1 = C
2.	Tc2/ch	Rf1
3.	Bg2 — e mate	

se:

1.	————	Rf1
2.	Bc5	Re1
3.	Td1 e mate.	

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

	BRANCAS	PRETAS
1.	5-10	14-5
2.	15-12	32-10-3
3.	12-8	3-12
4.	8-22-9-2 e ganham.	

PASSATEMPO

(Solução do problema do n.º anterior)

Reno, Sena, Vístula, Lis, Sado, Tejo, Tua. Indo, Amazonas. Bramaputra, Paraná, Amur, Amarelo, Madeira, Danúbio.

CRUZADA SILÁBICA COORDENADA COM PROVÉRBIO

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: A — Bola; faluca; bela. B — Tarola; calado; pá. C — Nó; isto; dormidouro. D — Fio; cabe; nato. E — Ló; catalisador; cá. F — Tece; coca; rola. G — Tomatada; doce; mi. H — Sá; datismo; demanda. I — Radar; caladas; gade.

VERTICAIS: 1 — Botanófilo; tosara. 2 — Laró; o; tema; dar. 3 — Lais; cacetada. 4 — Fá; Tocata; datisca. 5 — Luca; bélico; mola. 6 — Calador; sacado; rás. 7 — Dominador; cede. 8 — Bê; douto; ro; manga. 9 — Láparo; calamidade.

Provérbio: Obedece saberás mandar (D2; A8; H7; F3. E6; D5; I6. H8; I2).

À PERSPICÁCIA DO LEITOR

(Solução do passatempo do n.º anterior)

1. a) O canto da terceira moldura sobrepõe-se ao "abat-jour" (1 ponto); b) os 2 últimos elos da cortina estão fora do varão (1 ponto); c) os triângulos na barra da cortina estão invertidos num troço (1 ponto); d) a cercadura do tapete não é toda igual (1 ponto); e) os chinelos da criada não combinam (1 ponto); f) a algibeira da criada está ao contrário (1 ponto); g) os pés do sofá não são iguais (1 ponto); h) falta um pedaço da moldura do retrato (1 ponto).

2. Entre 10 e 16 (1 ponto).

3. O desenho do relógio tem os seguintes erros: a) as 12 horas aparecem como XII. Num espelho deveria aparecer IIX (1 ponto); b) falta o VIII. No espelho IIIV. (1 ponto); c) as 7 horas deveriam aparecer como IIV (1 ponto); d) as 6 horas deveriam aparecer como IV (1 ponto); e) as 4 horas como VI (1 ponto); f) como o relógio mostra que são 7 horas e 20, o ponteiro pequeno deveria ultrapassar o VII (1 ponto).

4. a) baleia (mamífero). Os outros são peixes (1 ponto); b) bicicleta. Os outros são a motor. (1 ponto); c) hera. As outras são flores. (1 ponto).

5. a) Os outros são quadrados: 25 é o quadrado de 5; 16 é o quadrado de 4; etc. (3 pontos); b) 16. Os outros são quadrados mais 1; 82 é o quadrado de 9 mais 1, etc. (3 pontos); c) 49. Os outros são quadrados menos 2; 23 é o quadrado de 5 menos 2, etc. (3 pontos).

6. a) 0 pontos; b) 3 pontos; c) 1 ponto.

7. a) 3 pontos; b) 0 pontos.

8. a) 0 pontos; b) 1 ponto; c) 3 pontos.

9. a) 3 pontos; b) 0 pontos.

10. a) 1 ponto; b) 0 pontos; c) 3 pontos.

CLASSIFICAÇÃO (máximo, 42):

31-42: Excelente. Você é observador e não se emociona com facilidade — a espécie de pessoa que responde "não tenho bem a certeza" se existir a mais pequena dúvida no seu espírito.

18-30: Bom. Pode melhorar com o treino das faculdades de observação. Experimente-se todos os dias com problemas do género de "Como se chamavam as ruas do cruzamento por onde acabo de passar?" ou "De que cor eram os olhos dele?". Reconstitua mentalmente um filme ou uma peça de televisão do princípio ao fim.

0-17: Você tem pouco talento como testemunha. Isto não tem nada que ver com o seu êxito na vida ou com as suas qualidades como pessoa. Mas não é natural que o seu relato de qualquer acontecimento seja muito fiel.

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 98

1 — Formato — for = mato.
2 — Gafaria — gafa = ria.
3 — Laracha — lar = acha.
4 — Malapio — mala = pio.
5 — Maranta — mar = anta.
6 — Natatil — nata = til.
7 — Opalino — opa = lino.
8 — Pelouro — pelo = uro.
9 — Quediva — que = diva.
10 — Rasoura — raso = ura.
11 — Salgado — sal = gado.
12 — Talapão — tala — pão.
13 — Virente — vir = ente.
14 — Xilodia — xilo = dia.
15 — Abadita — aba = dita.
16 — Canarim — cana = rim.
17 — Elatina — ela = tina.

VENCEDOR: Sérgio Cardoso — Lisboa.

CONCURSO N.º 100

(Solução do concurso publicado no n.º anterior)

Aquarius. Piscis. Aries. Taurus. Gemini. Cancer. Leo. Virgo. Libra. Scorpius. Sagitarius. Capricornio.

VENCEDOR: Maria João Ramos Rocha — Fonte da Barra — Aveiro.

Belezas do Mar...

Aspectos da pesca na Costa Algarvia

O mar nosso, ainda no harmonioso equilíbrio ecológico, com o qual a natureza se completa em autêntico bailado.

O homem pescador, na serena contemplação de tanta riqueza a seus pés.

O mestre, jovem e pletórico, parece procurar os caminhos que o ajudem a desbravar o progresso. Caminhos que apontem para a eficiência de estruturas, para a obtenção e operacionalidade de equipamentos, meios com que ele possa ultrapassar a vaga de fundo dos processos artesanais.

Joaquim Lopes Nascimento
2.º-ten. OT

Uniforme de Capitão da Companhia de Fuzileiros do Regimento da Armada Real—1723

A série de figurinos que compõem o apêndice iconográfico da *Signópsis cronológica da antiga legislação militar portuguesa*, compilada pelo tenente-general Manuel Ignácio Martins Pamplona, e a que anteriormente fizemos referência, compunha-se de valiosíssima documentação que após a sua trágica morte no Forte de Lippe, em Elvas, se dispersou com a confiscação dos seus bens. Em 1954, o investigador histórico e escritor, Ângelo Pereira, que tanto se dedicou ao período agitado vivido por D. João Príncipe Regente e Rei-Imperador, adquiriu, não sei onde, volumosa documentação e entre ela grande parte sobre tema militar que pertencera ao general Pamplona. Sempre no encalço de manuscritos alusivos à época a que se dedicou, soube que a "Casa do Cavaleiro à Porta" adquirira, em 1973, grande parte do espólio do arquivo privado do rei D. Miguel I que se encontrava então na posse de sua irmã, a infanta D. Isabel Maria que fora Regente do Reino quando D. Miguel, ainda infante, se encontrava em Viena e que, após o falecimento desta, em 1874, na sua casa de Benfica, foi arrematado em leilão por um particular, bem como o seu valiosíssimo medalheiro, mobiliário, etc.

Nos maços de manuscritos adquiridos pela "Casa do Cavaleiro à Porta", figurava correspondência dirigida ao infante D. Miguel, para Viena. Algumas peças esclarecem sobremaneira a confusa situação política de então. Ângelo Pereira, sabendo da transacção e não tendo tido possibilidade, por ausência, de adquirir o espólio referido, propôs uma troca documental das espécies militares que possuía por parte da correspondência enviada ao infante. Assim entrou o arquivo militar da "Casa do Cavaleiro à Porta" na posse desta valiosíssima documentação iconográfica, cuja publicação inédita hoje iniciamos.

Os figurinos, magistralmente pintados e iluminados a ouro, teriam servido de base ao gravador francês Rochefort para abrir a buril sobre cobre, as gravuras para a obra de Bento Gomes Coelho, *Milícia prática do manejo da infantaria*, publicada em 1740 e dedicada pelo autor ao rei D. João V. Representa o figurino o uniforme de capitão da Companhia de Fuzileiros do Regimento da Armada Real. O documento encontra-se muito danificado nas margens, atacadas pela traça, pelo que teve, para sua salvaguarda, de ser tecnicamente restaurado e colado sobre cartão duplex tratado à base de caseína aquosa impermeável.

O uniforme que o capitão enverga é constituído por casaca rodada, verde garrafa, tradicional na Armada Real desde o século XVII, caindo acima do joelho, abotoadura de dezoito botões dourados sobre caseado bordado a ouro. Canhões das mangas vermelhos, com três galões de ouro encimados por botões dourados e calções da mesma cor. É a primeira vez que surgem os canhões vermelhos na Armada, depois do amarelo. A cinta, caindo de forma intencional, a faixa militar de seda carmezim com duas borlas pendentes, de fio de ouro entrelaçado. Dois bolsos agaloados de ouro com três botões, véstia militar por cima da camisa de bofes com punhos de renda. Do boldrié, que vestia por debaixo da véstia e da casaca, pendia a espada preta de seis palmos, (*1*) embainhada de couro, com ponteira de latão. O capitão calça meias brancas, de fio da Holanda, e usa ligas de presilha de galão de ouro. Nos pés, sapatos de cordovão negro, de pala alta, com fivelão dourado.

O capitão empunha o espontão, símbolo da sua patente. Na cabeça, o chapéu de três bicos com a orla agaloada a ouro. Cabeleira de polvilhos, apartada à militar, a parte esquerda caída sobre as costas e a direita sobre o peito, tendo a firmá-la a borla de linha de seda branca, conhecida pela "estaferma" (*2*).

Como símbolos, tem o uniforme, nas abas da casaca, uma pequena âncora bordada a fio de ouro.

Este era o rico uniforme de capitão de fuzileiros do Regimento da Armada Real que, por ser pago pelo erário da Casa da Índia, tinha os seus soldos em dia ao passo que os seus camaradas do Exército os tinham atrasados de seis meses!

Alberto Cutileiro

(Reprodução proibida)

(1) A espada preta de seis palmos só era permitida aos militares. Os civis que fossem apanhados com ela eram presos e deportados para Angola.

(2) "Estaferma": nome porque eram conhecidas as borlas que, suspensas das grandes cabeleiras, serviam para fixar estas na posição devida, junto ao peito — "a afagar", como então se dizia. A sua posição contribuía bastas vezes para descompor a cabeleira quando dum movimento mais rápido feito com a cabeça; daí o epíteto porque era conhecida.

N.º 103 / ABRIL 1980 / ANO IX / MENSÁRIO 15$00

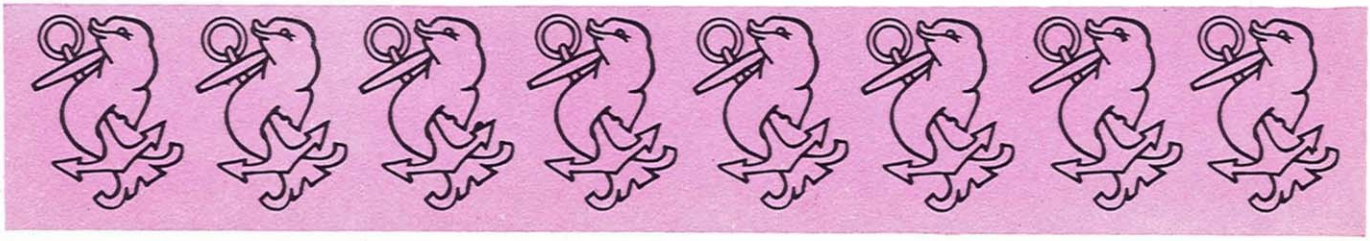
revista da ARMADA

O Dia de Camões

(pág. 3)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
G2EA	**Os cursos técnicos de actualização**	4
M. Horta	**Notícias Pessoais**	6
	Voz da Abita/Cartas ao Director	7
A. Coentro	**Interrogação**	9
M.Martinha	**Nos tempos do Remo e da Vela (1)**	10
S. B.	**Histórias de Marinheiros** 16—Tiro de peça pela amura...	12
P. Machado	**Apontamento**	13
G. Patrício	**Desporto**	14
A. Fonseca	**Para a História da Marinha** 3—A armada da India no ano de 1740	16
D. Barreiros	**Conheça a sua Marinha** Estação Radionaval "Comandante Nunes Ribeiro", ontem e hoje	18
G. Brandão	**Filatelia**	22
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	23
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	24
M. Horta	**Reportagem**	25
	Quarto de Folga	31
M. Horta	**Os nossos navios e os seus nomes** **Corveta "Baptista de Andrade"**	Verso da contracapa
A. Cutileiro	**Evolução histórica dos uniformes na Armada (15)**	Contracapa



PORTE PAGO

REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C/alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade da Marinha

Redacção e Administração:
Edifício da Marinha
1188 Lisboa Codex
Telefone: 36 89 60

N.º 103 / ABRIL 1980 / ANO IX

Preço de venda avulso 15$00

Assinaturas anuais:
Continente e Ilhas 150$00
Estrangeiro 260$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

Estátua de Luís de Camões, Lisboa.

(Foto do 1.º-sarg. CM R. Magalhães)

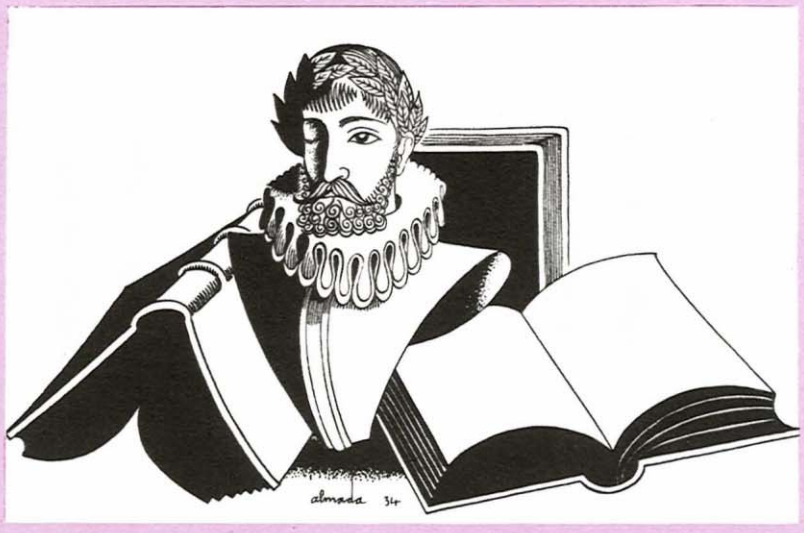
Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

O "Dia de Camões"



No número 9 desta Revista, publicado em Junho de 1972, dediquei a "Nota de Abertura" a *Camões marinheiro.*
Dizia eu nessa "Nota" que, em 1963, tinha assistido *à mais tocante homenagem* **que lhe tinha visto fazer.**
Foi em Macau, no Jardim que tem o seu nome e junto à gruta onde se diz ter escrito grande parte de "Os Lusíadas".
Perante entidades oficiais e muito público, dezenas de escolas desfilaram diante do seu busto.
A professora depunha um ramo de flores e os alunos passavam, um a um, fazendo uma reverência.
A cena tinha grandeza, na sua simplicidade. É que essas crianças eram quase todas chinesas e, por isso, tornava-se emocionante vê-las, quais borboletas nos seus bibes brancos, curvarem-se perante o génio de um português que encheu o mundo de poesia.

A ideia aqui fica.
Encha-se o Largo de Camões de estudantes e professores, de todos os graus de ensino e vindos de todo o país, diga alguém umas palavras a propósito, e depois, estudantes e povo, depositemos flores, muitas, na base do monumento e desfilemos em silêncio, curvando-nos respeitosamente perante a estátua desse enorme português.
Haverá melhor forma de o homanegear? Creio que não...

C/alm.

Os cursos técnicos de actualização

Quando da reestruturação da instrução operada na Armada a partir de 1975/76, sentiu-se a necessidade de criar um curso, orientado para as praças dos Quadros Permanentes (QP), que lhes permitisse actualizar os seus conhecimentos técnicos e, simultaneamente, fornecer-lhes os conhecimentos profissionais e culturais correspondentes aos dados nos CTC (Cursos Técnicos Complementares) e CFT (Cursos de Formação Técnica). Surgiram assim os CTA's (Cursos Técnicos de Actualização) que, a partir de 1976/77, passaram a ser ministrados nas várias escolas técnicas da Armada.

A duração destes cursos rondava os quatro meses, tempo esse que, pouco depois, se revelou ser excessivamente longo. Com efeito, frequentando os alunos aqueles cursos na situação de diligência, sem substituição portanto, as unidades ficavam *despojadas* do seu contributo durante todo aquele período. Isso veio a gerar dificuldades de certa monta, tornando difíceis, por inconvenientes para o serviço, em termos imediatos, as nomeações para os CTA's.

Aquela relativamente longa duração impedia, igualmente, que os cursos de actualização se repetissem com a frequência anual necessária para abranger maior quantidade de pessoal e abreviar, assim, o período indispensável à sua integração nos actuais moldes de formação.

Face a esta situação, a Direcção do Serviço de Instrução e Treino deu directivas às escolas no sentido de serem encurtados os cursos ou, se isto não fosse viável, divididos por fases ou orientados para certas matérias, com uma duração da ordem das três semanas cada, e com o seu conteúdo reduzido, onde possível. Esta solução permitiu, também, para certas classes, que nem todas as fases ou CTA's sejam obrigatoriamente frequentados, se a praça em questão se julga suficientemente actualizada nas matérias neles versadas. Este aspecto ressalta à evidência, da análise dos assuntos tratados nos CTA's e apresentados no final deste artigo.

Dadas as características bem específicas de cada classe, as soluções encontradas não foram totalmente idênticas.

A 30 de Outubro de 1979, na OP2 n.º 190, foi publicado o novo esquema dos Cursos Técnicos de Actualização para praças dos QP's bem como o seu planeamento, neste momento já em execução e adiante referido com algum detalhe.

Com as alterações agora introduzidas, as matérias destes CTA's incidem essencialmente nos aspectos puramente técnicos. A recolha de testemunhos dos que já frequentaram os cursos e dos seus utilizadores a bordo confirmam a utilidade e vantagens dos CTA's.

Sendo o seu objectivo actualizar os conhecimentos técnicos das praças, convém realçar que um eventual insucesso no curso não acarretará quaisquer consequências directas para os próprios. Nesse caso, pretende-se que repitam o curso, de forma a ficarem habilitados e em condições de poderem desempenhar, da forma mais correcta e competente, as funções técnicas correspondentes.

Será pois normal e desejável que todas as praças profissionais, que não passaram pelo CTC ou CFT, sejam voluntárias para a frequência do CTA, já que este é um meio posto à sua disposição para se valorizarem e se manterem actualizados. Do mesmo modo, os respectivos comandos deverão ver nestes cursos uma forma de ter o seu pessoal tecnicamente mais preparado e eficaz, e o sacrifício da sua ausência, agora encurtada, será certamente compensado pelo consequente aumento de operacionalidade.

De longa data se sente a necessidade de estender estes CTA's também aos sargentos. Dificuldades das escolas e da gestão do pessoal ainda não permitiram a sua concretização que se espera para breve.

Procura este simples artigo sensibilizar o corpo profissional da Marinha para uma iniciativa que foi muito solicitada e era, de facto, indispensável, mas que tem sido mal compreendida. A reciclagem que se pretende efectuar nos elementos profissionais da Marinha, com a sua preparação técnica feita há vários anos, visa a torná-los aptos a operar os sistemas de armas e equipamentos dos actuais navios; é o objectivo único dos CTA's. Quanto mais rapidamente se processar a actualização daqueles elementos, mais eficiente e operacional se tornará a nossa Marinha.

E é isso que todos pretendemos.

Seguidamente se apresentam os vários cursos de actualização em vigor.

CTA's

A — ARTILHEIROS

1. Preditores artilharia 76 mm: Direcção de tiro MK 63. Radar AN/SPG-34.
2. Preditores artilharia 100 mm: Direcção de tiro. Radar DRBC 31D.
3. Preditores artilharia VEGA: Direcção de tiro VEGA. Radar POLLUX.
4. Apontadores artilharia 76 mm: Peça, reparo, munições 76 mm. Alça MK29/director MKI.
5. Apontadores artilharia 100 mm: Peça, reparo, munições 100 mm. Director secundário; torre directora.
6. Apontadores artilharia VEGA: Peça, reparo, munições 100 mm (mod. 68). Director secundário. Peça, reparo, munições 40/L70.

A frequência máxima para cada um destes cursos é de 14 e a mínima de 7 alunos.

Os CTA's de preditores (1. a 3.) têm a duração de 14 dias úteis e destinam-se só a preditores.

Os CTA's de apontadores (4. a 6.) têm a duração de 14 dias úteis e destinam-se a apontadores (AP), teleme-

Curso Técnico de Actualização de Apontadores de Artilharia 100 mm.

tristas/estereotelemetristas (AT/AE) e artilheiros sem especialização.

C — COMUNICAÇÕES

O CTA de Comunicações é dividido em três fases, sendo arbitrária a ordem da sua frequência.

1. Na *I Fase,* que tem a duração de 17 dias úteis, são versadas as seguintes matérias: "Organização das comunicações". "Segurança e criptografia".
2. A *II Fase,* que tem a duração de 20 dias úteis, aborda as seguintes matérias: "Procedimento radiotelefónico". "Guerra electrónica" (só para telegrafistas). "Morse acústico" (só para telegrafistas). "Táctica e sinalização" (só para sinaleiros).
3. A *III Fase,* com a duração de 15 dias úteis, versará as seguintes matérias: "Procedimento relé por fita perfurada". "Procedimento radiotelegráfico" (só para telegrafistas). "Procedimento visual" (só para sinaleiros). "Morse luminoso" (só para sinaleiros).

M — MANOBRA

O CTA de Manobra também é dividido em três fases, tendo cada uma delas a duração de três semanas úteis e sendo a ordem da sua frequência arbitrária.

1. Na *I Fase:* "Arte de marinheiro". "Resistência do aparelho".
2. Na *II Fase:* "Manobra de embarcações". "Navegação".
3. Na *III Fase:* "Nomenclatura e descrição do material". "Condução de pessoal".

R — RADARISTAS

O CTA de Radaristas é dividido em duas fases, sendo arbitrária a ordem da sua frequência.

1. A *I Fase* tem a duração de três semanas úteis e versa as seguintes matérias: "Teoria radar". "Operação de equipamento". "Cinemática naval". "Meteorologia". "Navegação electrónica". "Navegação radar".
2. A *II Fase* tem a duração de quatro semanas e aborda: "Tratamento das informações tácticas" (comunicações, operações de superfície, operações anti-submarinas, guerra electrónica, guerra nuclear).

T — TORPEDEIROS-DETECTORES

Existem cinco CTA's para torpedeiros-detectores. A seguir se indica a duração e matérias abordadas em cada um deles:

1. *Armamento A/S classe "Cte. João Belo"* (13 dias úteis): Morteiro A/S 305; direcção de tiro BTCS; direcção de tiro DLT — L — 3B; torpedo L3; reparo L; torpedo KT50; instalação de desmagnetização.
2. *Detecção A/S classe "Cte. João Belo"* (13 dias úteis): Sonar Duba-3A; sonar SQS-17A; telefone S/M TUUM-2; simulador DUBZ-1.
3. *Armamento A/S classe "Alm. Pereira da Silva"* (13

dias úteis): Lança-foguetes Bofors 375; direcção de tiro BTCS; combinador-cadenciador; torpedo MK-44; reparo L; torpedo MK-32; roncador TMK-6; instalação da desmagnetização.

4. *Detecção A/S classe "Alm. Pereira da Silva"* (13 dias úteis): Sonar Duba-3A; sonar AN/SQS-29/32; telefone S/M AN/UQC-1B; simuladores AN/SQS-T3A e DUBZ-1.
5. *Material A/S classe "Baptista de Andrade"* (10 dias úteis): Sonar Diodon; reparo L; torpedo MK 32; torpedo MK 44, roncador TMK6; instalação de desmagnetização; XBT — Sippican.

A frequência dos cursos 1. e 2. equivale ao aperfeiçoamento em material A/S classe "Comandante João Belo" e a frequência dos 3. e 4. ao aperfeiçoamento em material A/S classe "Almirante Pereira da Silva".

(Colaboração do G2EA)

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

2.º-ten. João Adelino Delduque Pereira Gonçalves com D. Ana Maria de Sousa, em 12-11-79.
Subten. FZ RN Albino Manuel Pereira de Sousa Costa com D. Teresa Maria Ferreira da Silva Moutinho, em 9-2-80.
186169/Cabo R António Paulo das Neves Quintal com D. Ana Maria Teixeira de Andrade, em 10-1-80.
173171/Cabo A António de Oliveira Bernardes com D. Licínia Maria Nunes Aguiar, em 19-1-80.
91369/1.º-mar. SE Jorge Gualdino Gonçalves com D. Lizete da Silva Ferreira, em 18-1-80.
93873/1.º-mar. CE António Palma Robim com D. Mariana Vitória Ramalho, em 12-1-80.
138075/1.º-mar. Luís Filipe Oliveira dos Santos com D. Ricardina da Conceição Nunes, em 8-1-80.
158277/1.º-mar. R Vítor Manuel Piedade Pereira com D. Maria Élia de Caires Rodrigues, em 6-1-80.
179477/1.º-mar. FZ José Carlos Nunes com D. Celestina Mércia de Sousa Catarino, em 2-1-80.
196178/2.º-mar. T José Luís Calafate Nazário com D. Maria Manuela Duarte Ferreira Moita, em 6-1-80.
721478/2.º-mar. FZ José António Cardoso Barbosa com D. Ilda Fraguieiro, em 12-1-80.
168479/2.º-gr. TFH João Pedro de Jesus da Graça com D. Maria da Conceição Gameiro Severino, em 6-1-80.

PASSAGENS À RESERVA

1.º-ten. SG António Alexandre Pires, em 21-2-80.
Sarg.-aj. M Joaquim da Conceição Cruz, em 21-1-80.
Sarg.-aj. R Antero Dias Guimarães, em 11-2-80.
1.º-sarg. A Elísio Cajão Gaspar, em 31-1-80.
1.º-sarg. CE José Rodrigues, em 1-2-80.
1.º-sarg. E Manuel Mendes da Silva Abrantes, em 1-2-80.
1.º-sarg. H Artur Pereira Alves, em 1-2-80.
1.º-sarg. H António Augusto Nunes, em 1-2-80.
147246/Cabo Q Luciano Pereira Gonçalves, em 31-1-80.
158746/Cabo CM Francisco Cardoso Semedo, em 28-1-80.
211249/Cabo CM Joaquim Marques, em 31-1-80.
212549/Cabo CM Luís Pedro Cordeiro Vicente, em 31-1-80.
214549/Cabo CM Carlos Alberto Moreira, em 31-1-80.
217749/Cabo CM Manuel Augusto Alves Machado, em 31-1-80.
218549/Cabo CM António Manuel Araújo, em 31-1-80.
219049/Cabo CM José Pinto Zaranza, em 30-1-80.
294252/Cabo CE João de Pina, em 31-1-80.
298152/Cabo T José Moreira da Cruz, em 31-1-80.
436856/Cabo FZ José Rodrigues de Oliveira Saco, em 12-2-80.
440956/Cabo TFH Carlos Henriques Baía, em 22-1-80.
100664/Cabo FZ Manuel Augusto Morais, em 31-1-80.

FALECIMENTOS

É com desgosto que participamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

C/alm. MN RF Rui Terenas Latino, em 5-2-80.
Cap.-m.-g. RN Carlos Alberto de Oliveira e Lemos, em 13-3-80.
1.º-ten. SG RF Tomás Ribeiro, em 18-2-80.
1.º-ten. AN RA Rui Pires Branco, em 26-2-80.
2.º-ten. SG RF Manuel António, em 7-2-80.
Sarg.-aj. L Amândio da Assunção Alexandre, em 15-2-80.
Sarg.-aj. M RA Álvaro Catarino Alves, em 22-1-80.
1.º-sarg. A RA António Mário Ribas de Magalhães, em 9-1-80.
1.º-sarg. R RA Fernando Martins dos Santos, em 22-2-80.
1.º-sarg. CM RA Eduardo Augusto Martins, em 3-1-80.
1.º-sarg. A RF Francisco Mendes Félix, em 25-2-80.
1.º-sarg. M RF Cipriano Castanheira, em 25-2-80.
456157/Cabo FZ Amadeu Rocha, em 17-2-80.
39066/Cabo US José Francisco Belas Penisca, em 20-2-80.
7375/1.º-mar. FZV Manuel António Azevedo Dias, em 31-1-80.

Voz da Abita

Cartas ao Director

Recebemos dos nossos leitores e amigos a seguinte correspondência:

Do v/alm. José Mexia Salema, de Lisboa, transcrevemos a seguinte carta:

Li com o maior interesse a "Conversa entre marinheiros..." havida entre o director da Revista e o cabo M Ferreira, aluno do CIC.

Como os leitores estarão lembrados trata-se duma entrevista basicamente relacionada com a sua frequência no curso, citando-se a título de apresentação, que tem 41 anos de idade, 21 de serviço, dos quais cerca de 19 de embarque e o desejo de prosseguir na carreira que escolheu e de que gosta. Possui a medalha de Mérito Militar de 4.ª classe, a de prata de Comportamento Exemplar e a Comemorativa das Campanhas, legenda Moçambique.

Não o conheço, não tenho esse prazer, mas pelo rápido esboço desenhado, trata-se do caso típico do bom profissional que, a par de muitos outros, cada qual dentro dos seus postos e funções, constituem o eficiente, hábil e dedicado material humano duma Marinha que se orgulhava em bem servir a Pátria, e não tenho dúvidas de que assim continua sendo.

Não é, todavia, a sua personalidade que desejamos analisar, mas sim um aspecto que transcende o âmbito da entrevista e que me parece interessante abordar: é o assunto da concessão de medalhas.

Com efeito, se exceptuarmos, talvez, a época das campanhas do Ultramar no fim do século passado e dos começos do actual, a Marinha nunca foi generosa em concedê-las.

Qualquer oficial chegava normalmente ao fim da sua carreira apenas com o Mérito Militar, Avis, D. Henrique e Comportamento Exemplar (mesmo esta esteve abolida transitoriamente para aquela hierarquia), não interessando que existam vários graus, pois que não é permitido usar de cada uma mais que uma insígnia. Quanto a sargentos e praças, a grande maioria ia para casa depois de algumas dezenas de anos de serviço, apenas com o Comportamento Exemplar, se isentos de qualquer rasca na assadura. *Mas havia, há, e haverá certamente, marinheiros de conduta irregular, mas explêndidos profissionais, desenrascados, destemidos, sempre prontos para os trabalhos difíceis ou perigosos, que percorreram todos os mares, sofreram balanço e temporais, curtiram-se sob os sóis tropicais, tiritaram encharcados com todas as chuvas do planeta, mas por muitas qualidades que possuissem, se fossem dos tais que embirram em ter uma caderneta limpa, nem sequer aquela lhes era dada. Passavam à Reserva sem uma única medalha, para mostrar orgulhosamente aos seus filhos como, ao menos, uma recordação do seu passado dispendido na vida rude do mar durante duas ou três décadas.*

Qual é o militar de outros países que não tem sempre meia dúzia de fitas no peito, quantas vezes só por ter estado nesta ou naquela frente ou por ter executado qualquer comissão longínqua, trabalhosa, prolongada ou arriscada?

Então quando se trata de alguma personalidade mais relevante, apenas com um comprido "pau de surriola" elas podem caber!

Durante muito tempo da minha longa carreira pareceu-me que o assunto estaria simplesmente ligado a uma questão de vaidade, mas depois comecei a aperceber-me e a sentir que havia qualquer coisa de humilhante quando, em confronto com militares estrangeiros, a sua primeira avaliação era olhar-nos para o peito. Sentíamo-nos como se fossemos elementos de segunda escolha. As medalhas completam uma farda e dão-lhe prestígio, pois constituem o sinal visível do reconhecimento oficial que se deve a quem as mereceu.

A guerra de 1961-1974 no Ultramar, veio alterar um pouco esta situação, mas nem tudo se resolveu. Com efeito, era e é notória a pobreza da modalidade chamada Medalha Militar, *cada uma delas com vários graus: Valor Militar, Cruz de Guerra, Serviços Distintos e Comportamento Exemplar. Há ainda as comemorativas; dos promovidos por feitos distintos em campanha; dos mutilados em campanha; das campanhas das F. A. portuguesas; de comissões de serviço especiais das F. A. portuguesas.*

Há também as Ordens Honoríficas, mas que, para efeitos propriamente militares, apenas devem ser consideradas a Torre e Espada, Avis e Infante D. Henrique.

Como comandante naval de Angola desde o começo das hostilidades em 1961, foi essa uma situação que tive de enfrentar e que motivou inúmeras propostas e sugestões para a tornar mais flexível.

Houve guarnições de navios que sofreram o extenuante e formidável esforço do primeiro ano de guerra e que regressaram à Metrópole sem ostentar nas fardas um sinal visível da sua devoção, salvo talvez o de se encontrarem mais gastas e mais velhas pelas horas consumidas no mar em vigílias, ou na selva em emboscadas. E isto porque só em Julho de 1962 foi criada a medalha comemorativa Norte de Angola!

Por outro lado, notava-se a impossibilidade de premiar os indivíduos que, não tendo chegado a heróis (e para esses havia a Cruz de Guerra, etc.), haviam dado o corpo ao manifesto em ocasiões de verdadeiro perigo ou em missões de especial dureza, e tantas elas foram! Isto porque, para a concessão da medalha de Mérito Militar (a última da série) era exigível ter pelo menos três louvores individuais, muito boas informações, parecer favorável do

Conselho Superior de Disciplina da Armada e... exemplar comportamento, o que nem sempre acontecia...

O regulamento actual (decreto n.º 566/71, promulgado em 20-12-71) simplificou as exigências, mas continuamos com a mesma pobreza, especialmente para premiar os indivíduos em tempo de paz (que gostaríamos fosse permanente).

Invente-se uma "Âncora de ouro, prata ou cobre", para dar a qualquer das hierarquias, àqueles que tenham respectivamente 10, 20 e 30 anos de embarque, ou 10 000, 20 000 ou 30 000 horas de navegação, independetemente de punições ou de louvores. Arranje-se um "Bons Serviços", galardão que seja mais acessível do que o Serviços Distintos. Enfim, as designações pouco importam, a inventiva é fértil para lhes dar os nomes adequados.

Verdade é, como disse o nosso sempre bem humorado "Pezinhos", a propósito da recente visita duma esquadra francesa: Foi bonito. Foi mesmo muito bonito ver Lisboa invadida por franceses, desta vez os simpaticos "pompons rouges" (...). E como os nossos marinheiros já não se fardam (...).

Realmente, encarada a moda actual da paisana, como se a farda não constituisse um motivo de orgulho, fitas e medalhas deixarão de se exibir, mas mesmo assim representam um valor moral para quem as possui.

De Mário Rui M. Cavallari, de Setúbal, uma carta de que transcrevemos:

(...) Eu deveria ter dito "nossa" e não vossa Revista porque, embora eu não tivesse tido a felicidade de servir nas fileiras da Armada, cumpri o meu dever de militar no Exército. Aliás, eu não poderia ter sido um bom marinheiro... a não ser em terra. Verifiquei-o certa vez, ao atravessar a Mancha debaixo de temporal!

No entanto, desde miúdo que para mim os navios são tudo (navios de guerra, evidentemente). Um dos meus passatempos favoritos é coleccionar "kits" e fotografar navios da nossa Armada, onde quer que os descortine no horizonte.

Uma palavra de apreço e carinho para a "nossa" Revista, com votos de muitas felicidades.

De António Coelho Cordeiro, 1.º-sarg. CM RA, Nacala, República Popular de Moçambique, uma carta em que aborda o problema dos marinheiros andarem ou não fardados, perguntando ao colaborador da Revista "Pezinhos", cabo M, por que razão defende a ideia de andarem uniformizadas só as praças, esquecendo os oficiais e sargentos. E diz:

Uma vez que o já celebérrimo cabo "Pezinhos" começa a tentar virar "bota de elástico", pois Portugal é já uma democracia, porque não vamos nós todos, oficiais, sargentos e praças, fardados para a rua? Nós, oficiais e sargentos, arejaríamos os amarelos e as praças implementariam nos mais novos o gosto pela exibição do alcaxa, com as três grandes vitórias de Nelson, que a continuarem nas malas, farão subir até o preço da naftalina.

N. R. — O director agradece reconhecidamente as suas amáveis referências, afirmando-lhe que também recorda com muita saudade os tempos de campanha na Guiné em que os homens de máquinas muitas vezes "tinham que largar o martelo e ir também para a guerra".

Quanto ao problema das fardas, transmitida a sua opinião ao cabo "Pezinhos", diz ele que já chegou à conclusão de que é assim que gostam e, portanto, não volta a falar do assunto. O facto de só falar nas praças compreende-se. É que os oficiais e sargentos, sendo uma pequena percentagem das guarnições dos navios, o seu peso é diminuto e não conta. Quem realmente chama a atenção e representa o país, são as praças. Sempre o foram, aliás.

Tal como muitas outras coisas, marinheiros fardados nas ruas de Lisboa, era bom... mas acabou-se! Resta-nos a saudade de os ver... nos desenhos de Stuart.

De Celso José Coimbra, gr. D n.º 151079, NRP "Afonso de Albuquerque", uma carta em que faz judiciosas considerações sobre crianças e armas, a propósito do concurso do número de Dezembro passado da Revista.

Afirma ter tido muita dificuldade em relacionar a *Nota de Abertura* com a fotografia que a encimava para redigir a legenda adequada.

N. R. — Afinal podemos dizer-lhe que a sua legenda foi exactamente aquela que havíamos pensado ser a melhor. Parabéns. Quanto à participação dos leitores, temos dito sempre, e voltamos a repeti-lo que a Revista está ao vosso inteiro dispor.

NÚCLEO DE MARINHEIROS DO DISTRITO DA GUARDA

Pessoal que serviu na Armada, tem em formação um núcleo de antigos e actuais marinheiros naturais do distrito da Guarda. Os "filhos da escola" interessados deverão contactar com o comandante José Artiaga Barreiros, Av. Almirante Reis, 229-3.º Esq. — 1000 Lisboa, ou Rua General Pinto Monteiro, 11-3.º — Guarda.

VOLUNTÁRIOS DE 1930

Para festejar as bodas de ouro da sua incorporação na Armada, os "filhos da escola" de 1930 vão reunir-se, em Setembro próximo, em local a designar. Os interessados deverão contactar com Marçal de Carvalho, Rua 12, n.º 4, Bairro de Caselas — 1400 Lisboa.

GUARNIÇÃO DA ÚLTIMA COMISSÃO DA "D. FRANCISCO DE ALMEIDA"

Para assinalar o 10.º aniversário do regresso de Moçambique da guarnição da fragata "D. Francisco de Almeida", a última realizada por este navio, realiza-se, no próximo dia 31 de Maio, em local a designar, um almoço-convívio.

Os interessados em participar deverão contactar com: 1.º-sarg. L Montês (tel. 276 04 44, a partir das 20.00 horas e até 30 de Abril) ou 1.º-sarg. AEA Simões (tel. 222 da rede interna ou 36 8961, ext. 71).

RECRUTAMENTO DE 1950

Está marcado para o próximo dia 3 de Maio, em local a designar, o almoço de confraternização do recrutamento em epígrafe. Com este convívio assinalam-se os 30 anos, em que os então recrutas, fizeram a sua incorporação na Armada.

Os "filhos da escola" interessados em comparecer, deverão contactar a comissão organizadora pelos telefones 276 68 28, 249 28 58, 249 68 77 ou 252 03 01.

1.ª REUNIÃO-CONVÍVIO DOS "ALCAXAS E BOTÕES DE ÂNCORA" DOS CONCELHOS DA FIGUEIRA DA FOZ

Realiza-se, no dia 4 de Maio próximo, num restaurante da Figueira da Foz, o 1.º almoço-convívio dos "filhos da escola" dos concelhos daquela localidade. A inscrição pode ser feita através do 2.º oficial do QPCM Dulce Cavaleiro, na Capitania do Porto da Figueira da Foz, ou pelo tel. (033) 22 955.

MEDALHA COMEMORATIVA DA VIAGEM DE CIRCUM-NAVEGAÇÃO DA "SAGRES"

Avisam-se os elementos da guarnição da "Sagres" que fizeram a viagem em epígrafe, que poderão levantar a bordo daquele navio a medalha comemorativa a que têm direito.
O navio, em Abril corrente, encontra-se na Base Naval de Lisboa, no Alfeite.

ALMOÇO DE CONFRATERNIZAÇÃO DA 1.ª GUARNIÇÃO DA FRAGATA "COMANDANTE HERMENEGILDO CAPELO"

No próximo dia 10 de Maio, em local a designar, realiza-se um almoço-convívio dos oficiais, sargentos e praças que pertenceram à 1.ª guarnição da fragata "Cte. Hermenegildo Capelo". Os interessados deverão contactar com o comandante José de Freitas, Direcção-Geral do Material Naval (tel. 32 89 67); sarg.-aj. A Matadinho, Escola de Artilharia Naval, ou cabo T Gonçalves, Repartição Técnica de Munições e Explosivos.

Interrogação

Onde estão os verdes medos
de furtivos namorados?
Os arrufos enleados
a libertarem segredos
no luzir dos olhos tredos?
O romance pastoril?
A altivez senhoril?
As serenatas sem fim
em noites de alecrim
com céus de oiro e anil?

Onde estão as cavalgadas?
O gesto rijo, directo?
O beijo esconso, discreto?
As brejeiras desfolhadas
com espigas encarnadas
a despertarem ciúmes?
Neste render de costumes
a minha terra atravessa
um mar de raiva e promessa...
em busca de que perfumes?

A. Santos Coentro
1.º-ten. SE

N. R. — Este poema foi distinguido com uma menção honrosa nos Jogos Florais Populares do Algarve (Racel Clube — 1978).

Nos tempos do Remo e da vela (1)

INTRODUÇÃO

Já por várias vezes temos lido temas desta natureza nesta Revista, porém de forma dispersa e não sistematizada. Por entendermos ser assunto de interesse e importância para os marinheiros, decidimos dar-lhe aspecto cronológico e sistemático. Daqui a razão de ser deste trabalho que abordando primeiro os tempos do remo e da vela, passará depois às grandes batalhas navais contemporâneas.

Desde que Caim matou seu irmão Abel, jamais os homens deixaram de se bater. Primeiro em terra, em seguida sobre o mar (desde que descobriram que um tronco de árvore, convenientemente aproveitado, fornecia uma excelente embarcação), e finalmente no ar, logo que aprenderam a voar; com paus, com fundas, com flechas ou projécteis de artilharia, depois com foguetões ou projécteis nucleares. A arma, de resto, pouco interessa, pois o que nos importa principalmente são os homens. Se a guerra é um flagelo, não é somente um conjunto de ruínas e sofrimentos; é, também, o cadinho onde se fundem as mais belas qualidades humanas, um excitante incomparável para a inteligência, para a imaginação, e para o espírito de decisão.

Revestindo raramente um carácter absoluto, toma por vezes o aspecto dum jogo em que nenhuma batalha está ganha de antemão, sendo possível que uma situação desesperada evolua de repente noutro sentido, e que uma vitória tida como certa fuja no último momento.

Incerta sobre os campos de batalha terrestres, a fortuna das armas é-o ainda mais no mar. Mau grado todos os aperfeiçoamentos técnicos e o aparecimento de novas armas, o combate no mar conserva um carácter muito particular, pois o marinheiro, submetido mais do que qualquer outro combatente às influências decisivas do ambiente e do material, deve conservar até ao fim, se tiver inteligência e vontade para tal, a confiança nas possibilidades de manobra que não se encontram em nenhum outro meio.

Desde as simples pirogas aos enormes navios de hoje, o caminho percorrido parece imenso. Contudo, os princípios da guerra no mar não mudaram muito desde a época em que a batalha de Actium permitiu o advento do Império Romano, até ao desembarque de 1944 na Normandia que confirmou a regra jamais desmentida, de que a *vitória vem do mar.* Com armas e meios novos, o mar é sempre o mar, duro para os que o conhecem mal, amável para os que o sentem e dele se sabem servir, favorecendo a iniciativa, a astúcia, as manobras imprevistas, e, se em terra é normalmente verdade que a vitória se vira para os exércitos mais poderosos, no mar, não é suficiente ser o mais forte para vencer.

Ali, não nos batemos para conquistar centenas de milhares de quilómetros quadrados de água salgada, mas sim para garantirmos a possibilidade de circular à nossa vontade, interditando essa possibilidade ao nosso adversário; a isto chamamos normalmente assegurar o domínio do mar, que hoje em dia deve ser complementado pelo domínio do ar que o sobreleva.

Outrora, os piratas, e em seguida os corsários, emboscavam-se nas grandes rotas de navegação para assaltar, capturar e destruir os navios mercantes; hoje, esses piratas chamam-se submarinos e aviões, mas o perigo é o mesmo, sendo a protecção da navegação comercial, uma das primeiras preocupações das potências marítimas em guerra.

Também, mesmo na era dos mísseis de ogivas termo nucleares, é ainda o poder naval que constitui a resposta mais eficaz aos mísseis balísticos intercontinentais. São os grandes porta-aviões, mau grado a sua aparente vulnerabilidade, e os submarinos nucleares que constituem as melhores bases de partida para as armas de retaliação. Protegidos pela imensidade dos grandes espaços em que se deslocam a velocidades que lhes permitem percorrer cerca de 800 milhas por dia, podem, no momento oportuno,

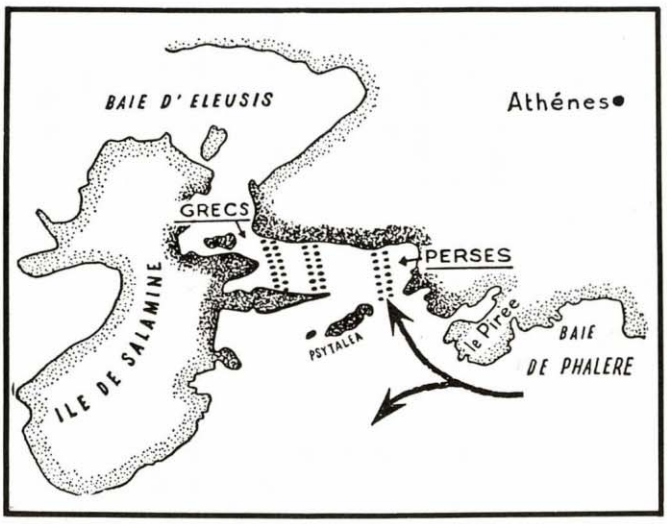


Fig. 1

surgir à distância de lançamento dos centros vitais inimigos, e uma vez vibrado o golpe, desaparecer novamente na solidão do oceano.

Contudo, neste século de mecanização e automatismo, a técnica, tal qual como nos tempos da vela, não suprimiu o papel do homem. Se nas modernas forças navais, os chefes já não treinam os seus homens para as abordagens, como o fazia Jean Bart, se os seus sensores lhes fornecem no posto de comando profundamente protegido nas entranhas do navio, uma visão mais completa do campo de batalha do que aquele que tinha Nelson na ponte da "Victory", a decisão final continuará a depender das ordens que souberem dar e da utilização, mais ou menos feliz, que fizerem dos meios à sua disposição.

Assim, desde o *oficial de operações* até ao grumete municiador ou lubrificador de máquinas, cada membro duma guarnição tem a sua missão.

Propomo-nos, neste trabalho, avaliar como, desde as origens, os marinheiros cumpriram estas tarefas por vezes em circunstâncias notáveis que decidiram a sorte de impérios e influenciaram o curso da história.

Pareceu-nos porém impossível apresentar somente factos, sem os enquadrar nas circunstâncias políticas que os geraram, não pretendendo contudo fazer uma história exaustiva da guerra no mar. Afigurou-se-nos também justo destacar certas acções individuais, pelas características especiais que as rodearam ou pelas qualidades excepcionais reveladas pelos intervenientes.

1 — AS BATALHAS NAVAIS DA ANTIGUIDADE

Pelos anos 482-483 antes de Cristo, não se falava em Atenas senão na sensacional descoberta que acabava de ser feita no distrito de Ergastira: um filão particularmente rico em minério de prata, as minas de Maroneia. Que fazer de todo o dinheiro resultante da sua exploração? A situação financeira era próspera, e alguns conselheiros aventaram a hipótese de se dividir esse lucro pelo povo. Temístocles, cidadão ilustre e considerado, interveio, e convenceu os seus concidadãos a renunciar a esses proventos, para consagrar a soma obtida à construção duma esquadra.

Estava-se na altura em dificuldades com os habitantes de Egina, ilha situada a cerca de 30 milhas e cujos habitantes se dedicavam à pirataria;

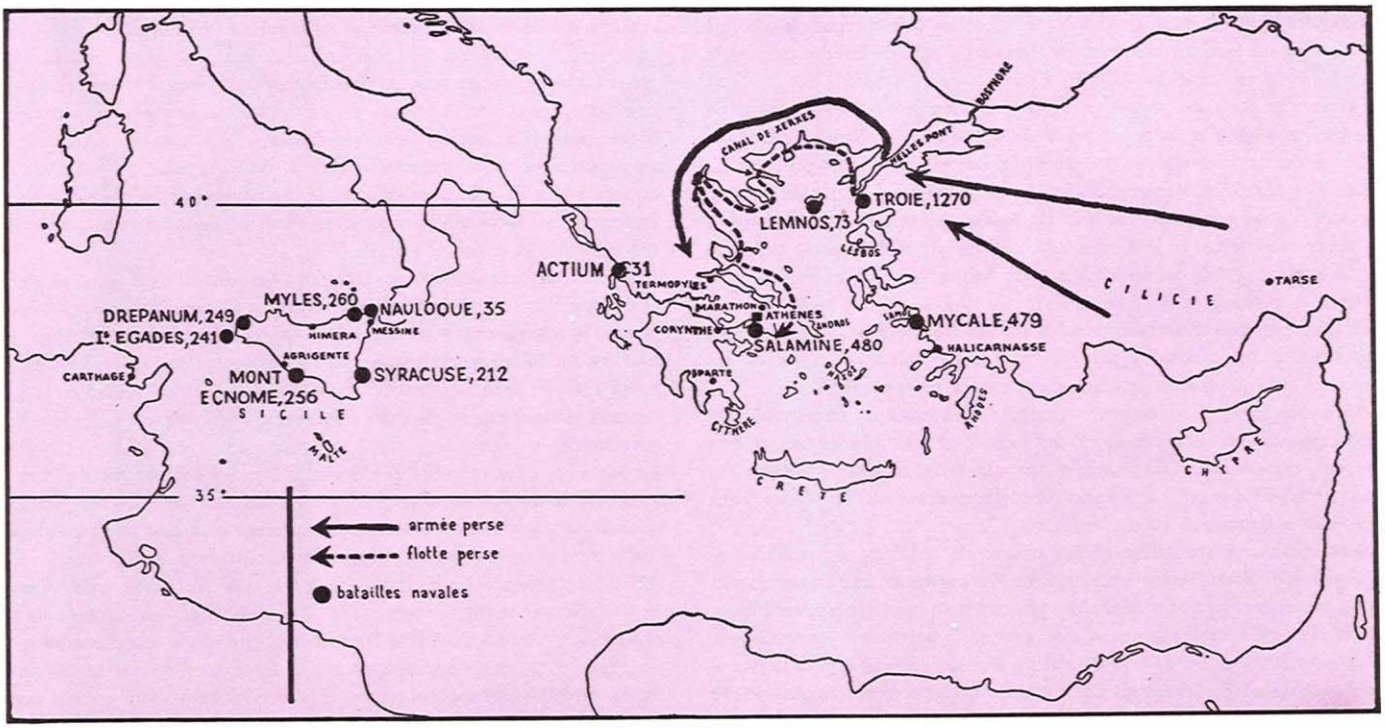


Fig. 2

o aviso de Temístocles foi escutado, sendo dada ordem para assentar as quilhas de cem trirremes.

Assim nasceu a marinha ateniense que, três anos mais tarde, salvaria a Grécia, ganhando a batalha de Salamina, a primeira batalha naval que a história nos dá a conhecer com certa precisão.

É evidente que os habitantes do Mundo antigo, e muito particularmente os ribeirinhos do Mediterrâneo, não tinham esperado pelo século V a. C. para aprender a navegar; sem remontar até Noé, cuja arca se pode considerar como precursora das nossas cidades flutuantes, julga-se ter sido o fenício Onous que primeiramente teve a ideia de escavar um tronco de árvore para se fazer transportar sobre as ondas. A época não é bem certa, mas o mais natural é que tenha sido no século XIII a. C. Por fins desse mesmo século XIII, já os egípcios cruzavam os mares vizinhos às suas costas, e é a eles que se devem as primeiras experiências de arquitectura naval.

Os seus navios iam desde a simples piroga rudimentar até aos de tamanho já razoável, bem lançados e com costado de juncos entrelaçados. Na época do faraó Sesóstris — fim do século XVI — aparecem nas águas do Nilo navios já bastantes compridos, accionados por remos e equipados nas extremidades com plataformas para os combatentes. Foram estes os primeiros navios de guerra conhecidos. A concepção, com algumas alterações, iria conduzir pouco a pouco às galeras que cruzaram os mares durante 30 séculos, mais precisamente até 9 de Julho de 1790, data da última grande batalha em que tomaram parte no Báltico. Este recorde de longevidade não foi batido nem pelo couraçado que não chegou aos 100 anos de idade, nem sequer pelo avião que em 50 anos viu surgir nos mísseis um notável concorrente.

Bem depressa, munida de mastros e velas, a galera se tornou durante séculos senhora absoluta dos campos de batalha mediterrânicos. Contudo, combatia quase exclusivamente a remos, pois as velas apenas serviam para fazer rumo quando o vento o permitia.

O perigo representado pelos Eginetas, que Temístocles tinha agitado frente aos seus concidadãos para os convencer, era na realidade mais que secundário em relação à ameaça persa.

De facto, nessa época, os persas, no auge do seu poderio, tinham já organizado várias expedições contra a Grécia; possuiam uma boa esquadra, mas guarnições medíocres, tendo contudo necessidade dela para as suas ambições de conquista. Os seus exércitos podiam avançar pelo Helesponto, Trácia e Macedónia, seguindo a orla ribeirinha, mas os equipamentos e víveres que não podiam ser transportados por terra, tinham forçosamente que seguir a via marítima.

Já uma primeira vez, em 492, no tempo de Dário, a tempestade dispersara a esquadra persa nas proximidades do monte Athos; privados de reabastecimentos, os invasores fizeram meia volta. Uma segunda expedição, organizada em 490, fracassara graças à hábil defesa do general Milcíades, cujo nome ficou ligado à célebre batalha da planície de Maratona. Os atenienses julgaram-se a salvo, mas Temístocles sabia bem que esta vitória não seria o fim, mas sim a causa duma guerra mais importante. E o que se passaria então? Nunca conseguiremos, explicou ele aos seus compatriotas, deter em terra o fluxo desse imenso exército; o que é necessário é cortar-lhe o abastecimento, aniquilando-lhe a esquadra de transporte. Reduzido à fome, esse exército imenso terá de retrodecer e é essa a nossa única hipótese de salvação.

Sucede porém que, à época, a esquadra ateniense apenas contava com cerca de 50 trirremes; a guerra dos Eginetas foi um excelente pretexto para a aumentar sem dar a Xerxes motivo para pensar em provocação. Os atenienses puseram-se pois ao trabalho e construíram, em menos de três anos, cerca de 200 trirremes.

Este tipo de navio era já importante para a época; a guarnição compreendia 5 oficiais, 174 remadores aptos também a manejar as velas, e 18 combatentes (4 arqueiros e 14 soldados de infantaria), ao todo cerca de 200 homens.

Como Temístocles havia pressentido, Xerxes não tardou a preparar nova expedição, em comparação com a qual as anteriores não passavam de simples reconhecimentos. Na Primavera de 480, um exército de 180 000 homens atravessou o Bósforo por duas pontes de barcas e marchou, como em 492 ao longo das margens da Trácia e Macedónia; era acompanhado por uma imensa frota que, segundo Heródoto, contava mais de 1200 trirremes equipadas por mais de 200 000 homens. Inspirado pela infeliz experiência de 492, Xerxes tinha cortado a península do monte Athos por um canal acessível aos seus maiores navios, o que lhes permitia evitar as passagens mais perigosas. À aproximação do invasor, Temístocles foi nomeado comandante chefe, sendo sua ideia aparelhar imediatamente, para colocar a sua esquadra na vanguarda da do invasor e o mais longe possível. Infelizmente, foi-lhe difícil conseguir a coligação de todas as partes interessadas; discutiu-se muito e fez-se pouco. O heróico sacrifício de Leónidas e dos seus 300 espartanos nas Termópilas, apenas retardou o invasor sem o deter; queimando e saqueando tudo na sua passagem, os persas chegariam à vista de Atenas. Só então foi conseguido o decreto de mobilização geral; os atenienses acorreram às armas e embarcaram nos navios.

O comando da esquadra grega devia assim pertencer a Temístocles, que preconizava a defesa à entrada do golfo de Atenas; infelizmente uma questão de idade concedeu o comando ao lacedemónio Euribíades, partidário dum confronto junto do istmo de Corinto, tendo Temístocles as maiores dificuldades em fazer prevalecer o seu ponto de vista; conseguiu contudo por força do seu poder de persuasão, obter que a

esquadra tomasse posição à entrada do estreito que separa a ilha de Salamina da terra firme, perto de Pireu e da baía de Falero, que servia então de porto a Atenas (figura 1).

Felizmente para os gregos, a fúria dos elementos encarregou-se de reduzir a esquadra inimiga; cerca de 400 navios tinham-se afundado depois da partida, vítimas do vento, de outros infortúnios próprios do mar e da acção de desgaste da esquadra grega ao longo da ilha de Eubeia. Assim, quando fundeou na baía de Falero, a esquadra persa contava apenas com cerca de 900 navios. Contudo, a guerra parecia perdida; Atenas acabava de sucumbir; os seus habitantes tinham fugido, e o vencedor pensava numa diversão sobre a ilha de Cítera, com o fim de atrair o exército espartano para o sul do Peloponeso. Os atenienses profundamente afectados pelo saque da sua cidade e inquietos em relação ao Peloponeso, pensaram em retirar para Corinto.

Apercebendo-se do enorme perigo, Temístocles imaginou um estratagema: fez conhecer ao rei dos persas, através dum espião, que os gregos tinham decidido fugir e que ele teria todo o interesse em, aproveitando a confusão, atacar imediatamente a sua esquadra para impedir a ligação às forças terrestres.

Xerxes caiu na armadilha e deu ordem de batalha, sem escutar os conselhos da astuta Artemisa, rainha de Halicarnasso, que nunca cessara de o prevenir contra os marinheiros gregos muito mais experientes que os seus. Fazendo exactamente o que previra Temístocles, começou por destacar 200 ou 300 galeras do sul da ilha de Salamina para cortar a retirada aos adversários, reduzindo assim a margem da sua superioridade numérica que passou a ser apenas de 600 navios contra 380; as sábias disposições do chefe grego vão ainda reduzir esta margem porque, como veremos, o campo de batalha escolhido não permitirá aos persas utilizar todas as suas forças em conjunto.

Outro factor ainda: a decisão tomada por Xerxes de bloquear as aproximações por SW de Salamina, levantou o moral no campo grego, terminando com as últimas hesitações; ainda para mais, com a retirada cortada, só havia uma solução — o combate. Euribíades convencido, encarrega Temístocles de organizar a defesa nas águas restritas do estreito, onde os grandes e pesados navios persas apenas poderão combater com uma pequena frente. Por outro lado, o ateniense, conhecendo bem o seu golfo, recomendou aos comandantes que só começassem a acção quando surgisse o vento regular que na zona se levanta todos os dias à mesma hora; os navios gregos, baixos e bem estruturados, não seriam muito afectados, ao contrário dos persas de superestruturas muito elevadas.

Foi tudo perfeitamente calculado. Embaraçados pelo seu número, derivando sob o efeito do vento, misturados uns com os outros, os navios persas apresentaram-se praticamente em coluna, contra a linha de batalha, sólida como uma rocha, estabelecida pela frota grega. Segundo o poeta Esquilo, que assistiu à luta, os arqueiros e os soldados gregos fizeram verdadeiras maravilhas, quebrando por completo o ímpeto aos adversários.

Empurrados para um espaço estreito, incapazes de manobrar contra o vento, os persas acabaram por ceder e, ao cair da tarde, Xerxes, sentado num trono que mandara construir na margem para assistir ao combate, constatou a derrota completa da sua esquadra (figuras 1 e 2).

A Grécia estava salva por esta vitória naval que lhe custou apenas cerca de 40 navios, enquanto o inimigo teve 200 afundados, sem contar com os capturados. Ficou a devê-la a Temístocles, que soube compreender que um exército, por mais poderoso que seja, é sempre dependente das suas linhas de reabastecimento e que se este vem pelo mar, apenas uma batalha naval pode resolver o problema.

A batalha de Salamina foi completada no ano seguinte em Mícale, onde os gregos vibraram o golpe de misericórdia, em frente dum promontório da Ásia Menor, aos restos da orgulhosa esquadra de Xerxes.

Magalhães Martinha
Cap.-frag.

(Continua)

Histórias de Marinheiros

16 — Tiro de peça pela amura...

A "Sagres" velha navegava pelo Mediterrâneo já há alguns dias. Era no Verão, o tempo estava magnífico e o mar um espelho, onde ela, vaidosa, no seu vestido branco — o casco vinha impecavelmente pintado — se mirava toda.

A noite descera depois, mansamente, cingindo com amor, no seu manto escuro, a sua brancura imaculada. O serviço de quartos sucedia-se, sem interrupção. O navio navegava dia e noite, e a vigilância atenta do pessoal nunca podia afrouxar — às máquinas, quando estas trabalhavam; ao pano, quando se ia à vela; à navegação, em ambos os casos.

Fui-me deitar cedo, porque faria o quarto de alva na manhã seguinte, o das 04.00 às 08.00. E, pontualmente, faltavam vinte minutos para a hora, o cabo de quarto chamou, sacudindo ligeiramente a maca:

— Senhor aspirante... Senhor aspirante...

Levantei-me logo. Já sabia do que se tratava. Quando subi ao tombadilho, um nevoeiro espesso tinha descido sobre o mar, afogando tudo no seu manto húmido e cinzento.

A espaços, a sereia de bordo fazia-se ouvir — gritos na noite, lúgubres e sinistros, a denunciar perigos iminentes. A vigilância a bordo estava bem montada. Na ponta do gurupés — um mastro na extremidade dianteira do navio — um marinheiro, com vista penetrante e ouvido agudo, tinha a atenção concentrada, pronto a prevenir a aproximação de outro navio, na iminência de colisão. A poucos metros, um aspirante, no castelo da proa, de telefone em punho, estava em comunicação permanente com o telefone de ré, onde o oficial de quarto me colocara. Surgisse qualquer obstáculo e rapidamente, sem perda de tempo, se dariam ordens para o leme e para a máquina, na manobra de safar o navio.

Lentamente, os primeiros alvores foram dilacerando o nevoeiro que, contudo, numa camada rente ao mar, continuava a amortalhar o navio.

Naquela manhã devíamos atravessar o estreito de Gibraltar. A atenção era redobrada, porque um erro na navegação poderia originar o encalhe.

De repente, um eco, surdo e distante, fez vibrar os nossos tímpanos. O vigia, no gurupés, acusou imediatamente, assinalando a direcção do ruído:

— Tiro de peça pela proa...

E o aspirante repetiu logo, ao telefone, *tiro de peça pela proa,* indicação que eu também reproduzi, sem demora, em voz alta, para o oficial de quarto.

Passaram-se alguns momentos, e novo ruído, semelhante ao de há pouco, veio trespassar o nevoeiro. Desta vez, com a atenção mais desperta, o vigia precisou melhor:

— Tiro de peça pela amura de estibordo...

E, novamente, o telefone transmitiu e eu repeti:
— Tiro de peça pela amura de estibordo...
A "Sagres", imperturbável, continuava a singrar o mar estanhado, impulsionada suavemente pelo ronronar monótono dos motores. O nevoeiro, teimosamente, cerrara mais. A nossa atenção cresceu numa proporção maior. Os ecos surdos, agora mais nítidos, provinham da fortaleza de Gibraltar e repetiam-se a intervalos menores. Foi quando chegou até nós o matraquear de uma metralhadora. E o vigia, no fiel cumprimento dos seus deveres, acusou logo:

— Tiros de metralhadora pela amura de estibordo...
O aspirante, no castelo, não se calava ao telefone, na transmissão rigorosa das indicações do vigia.

Aquilo durava já há uma boa meia hora. Num dado momento, o crepitar das metralhadoras e o estalido de tiros isolados preenchiam, quase sem descanso, os intervalos em que a peça roncava. O oficial de quarto, absorvido na manobra do navio, quase não dava por mim que, numa lengalenga monótona, repetia as vozes vindas da proa. Decerto que a guarnição da fortaleza se exercitava. E as metralhadoras matraqueavam numa intensidade crescente. E a peça, com a proximidade de terra, roncava mais forte. Foi quando o aspirante do castelo de proa, num desespero, cansado de tanto tiro, e resumindo a situação, me gritou aos ouvidos:
— Uma *revolução* pela amura de estibordo...

S. B.

Apontamento

A *Figura da Semana*, digamos assim, que se me parece apresentar como mais em evidência nos meios navais de hoje em dia, é uma muito antiga e sempre omnipresente, mas que se tem mostrado com uma potencialidade cada vez mais devastadora.
É o boato, o velho *Boato da Silva*, que infiltrado em todas as camadas e casernas vai roendo por dentro uma instituição que, pequena como a Marinha, tem poucas possibilidades de se manter incólume.
Nos tempos antigos este *senhor* até era simpático, e tinha a alcunha de "Jornal da Caserna", pois os passos que dava eram de certo modo inofensivos e respeitavam a assuntos de pormenor perfeitamente regionalizados e irrelevantes. Mas, hoje em dia, tudo se transformou numa sátira acutilante e sem humor, num corre corre de fontes duvidosas e nunca identificadas, numa farpa venenosa que fere e que sangra, numa emboscada sem possibilidade de defesa e sem visão do inimigo.
Isto porém não se passa por acaso, mas antes faz parte de uma técnica perfeitamente demonstrada e eficaz. A corrosão, o tirar o estímulo individual, o desviar de atenções e o particularizar de situações, tudo baseado numa mentira e numa construída e orquestrada campanha, constituem uma arma poderosa e de resultados desconhecidos mas sempre altamente profícuos.
Efectivamente, se três pessoas diferentes me vierem dizer que o marinheiro *Silva* é um elemento corrupto, um perigoso militante do pensamento tal, um espião ao serviço do imperialismo, e eu não tiver o cuidado de verificar se a fonte é a mesma ou se os afirmantes têm algo de comum, então arrisco-me a acreditar nisso e posteriormente sou eu, que nada tenho em comum com a fonte, que levarei mais longe o comentário. E se a pessoa a quem eu disser for conscienciosa (isto, reparem, somente em segundo nível de proclamação), verificar as fontes e vir que eu nada tenho com as outras, classifica a informação como quase fidedigna e o marinheiro *Silva*... está tramado.
Ainda há bem pouco tempo, nas salas de espera do Hospital da Marinha, onde infelizmente me desloco com mais frequência do que o habitual, ouvi um jovem conversar com um bom cabo telegrafista (que eu por acaso conheço). Pois a conversa do jovem devia ter deixado o cabo, um belo profissional, completamente desmotivado na sua carreira. Promoções, estão paradas! Uniformes, ridículos! Horários, impensados! Política de pessoal, política e má! O cabo dizia que sim e coçava a cabeça e certamente que ficou a pensar no assunto.
Apeteceu-me intervir, mas não conheço o jovem e nem sei mesmo se é "da casa" (pois no Hospital da Marinha, por vezes, vêem-se pessoas completamente estranhas ao meio naval) e para além disso, julgo não ser tempo de se resolverem os assuntos com delicadas intervenções.
Contam-se conversas tidas entre o indivíduo A e o chefe B, em privado, sabendo o indivíduo A que nada disse da conversa e o chefe B concerteza que também não. Conta-se que o tenente C vai para ali porque o comandante D vai destacar. Rotula-se o sargento tal de comunista e o cabo X de fascista, com uma facilidade que impressiona.
Com isto, cada oficial de Marinha se julga superintendente do pessoal para colocar gente e fá-lo na boa fé porque ouviu um camarada dizer isto e aquilo de *boa fonte*, quando afinal a fonte vem de muito mais longe e a *boca* foi pensada, discutida e planeada.
É difícil eu estar a dizer isto sem identificar o *inimigo* e sobretudo não é coerente comigo. Simplesmente o *IN* é de facto tão terrível, não por forte mas por uno, que se não dá a ver e assim utiliza técnicas e tácticas que embora gastas se mostram resultantes.
Desculpem-me este desabafo, mas ele é tão importante que eu próprio aprendi muito enquanto o escrevia e fi-lo porque esta é uma das maneiras, ou talvez a única, em que poderei contribuir, um pouco, para o arribar da nossa Armada a bom porto.

Manuel Pinto Machado
Cap.-ten.

Desporto

CORTA-MATO DAS FORÇAS ARMADAS

A aprazível mata da Fonte da Telha alegrou-se no passado dia 1 de Fevereiro com as camisolas multicolores dos atletas representantes das Forças Armadas e das forças de segurança (cerca de 350 participantes), que disputaram as provas do campeonato em epígrafe.

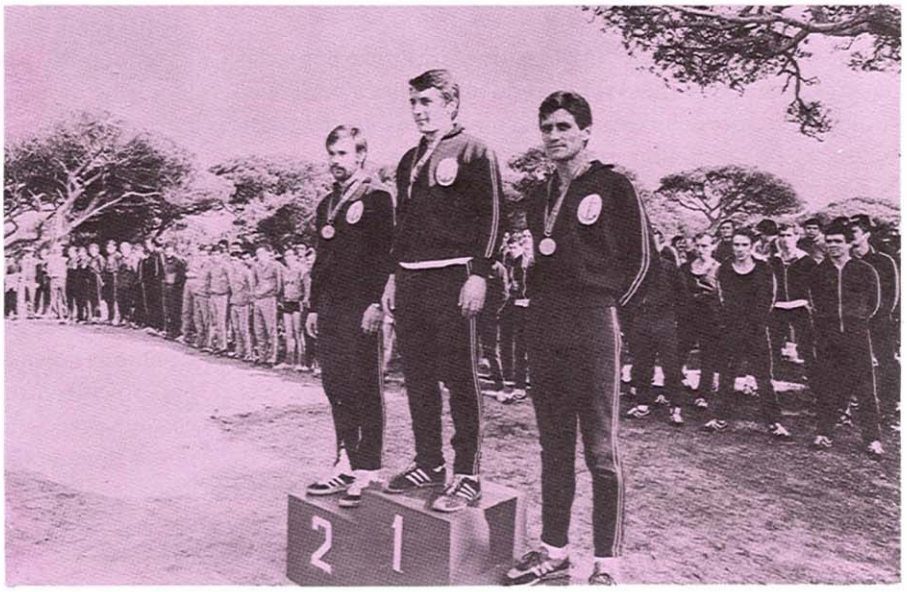
Numa organização impecável do CEFA (Centro de Educação Física da Armada) — do melhor que tem sido feito no país, segundo a imprensa da especialidade — os rapazes da Armada dominaram na totalidade, o que constitui o reflexo de um trabalho com certa profundidade e que tem levado a um distanciamento, cada vez maior, em termos de valor absoluto, em relação a qualquer dos outros ramos, nesta modalidade.

A prova curta (cerca de 4900 metros) desde cedo se revelou o domínio da representação da Armada, com quatro atletas de valor muito semelhante a comandar a corrida de princípio ao fim, destacando-se o grumete FZ Correia (de promissora carreira atlética no meio-fundo nacional) que bateu o campeão da Marinha, o marinheiro FZ Pimenta, e também o favorito, o marinheiro LFZM Oliveira.

O panorama da prova longa (cerca de 11 5000 m) não foi diferente; só que o consagrado marinheiro CRO Rafael Marques, desde cedo marcou a sua supremacia distanciando-se dos companheiros, dos quais o marinheiro CRO Lemos foi o último a "descolar", revelando assim as suas enormes potencialidades na especialidade do fundo (começou o ano passado, cotando-se neste início de época já como um valor a nível nacional). Decepção constituiu a corrida do marinheiro FZM Pedras, que se quedou, no final, pelo 5.º lugar.

Os resultados foram os seguintes:

O mar. CRO Rafael Marques corta a meta, sagrando-se vencedor do corta-mato longo.



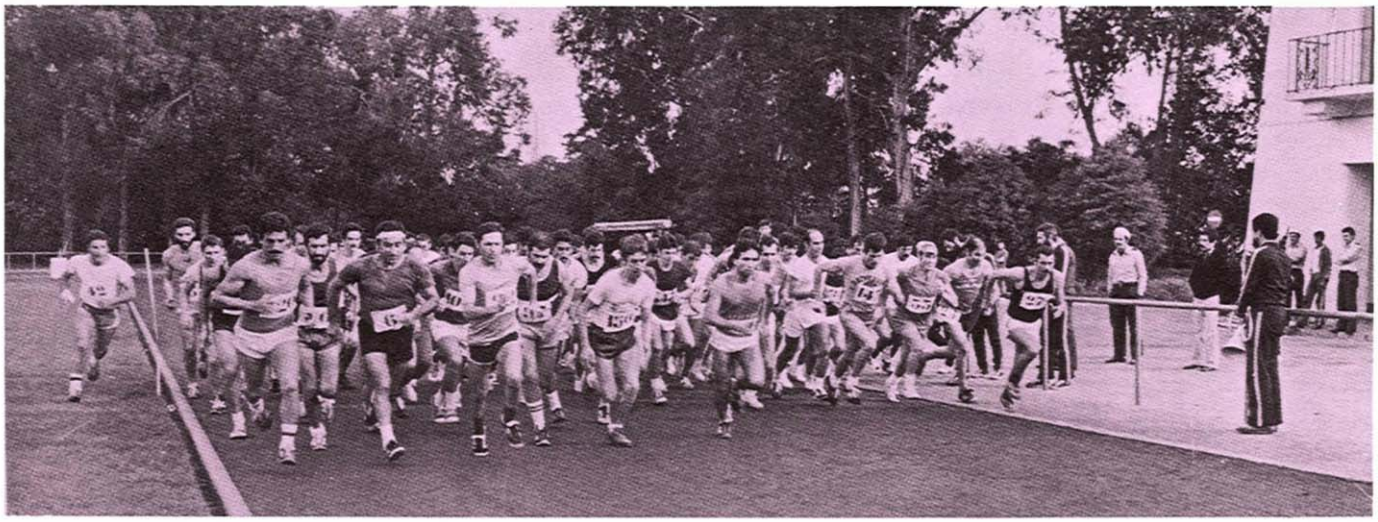
Os três primeiros classificados do corta-mato curto.

Corta-Mato Curto: 1.º — Gr. FZ Correia, 2.º — Mar. LFZM Oliveira, 3.º — Mar. FZ Leal, 4.º — Mar. FZM Pimenta (todos da Armada), 5.º — Sold. Duarte (Exército), 6.º — Gr. TD Barbosa (Armada). Classificação colectiva: 1.º — Armada, 2.º — Exército, 3.º — Força Aérea, 4.º — G.N.R., 5.º — P.S.P., 6.º — Guarda Fiscal.

Corta-Mato Longo: 1.º — Mar. CRO Marques, 2.º — Mar. CRO Lemos, 3.º — Mar. L Lopes (todos da Armada), 4.º — Guarda Neiva (P.S.P.), 5.º — Mar. FZM Pedras (Armada), 6.º — Furriel Soares (Exército). Classificação colectiva: 1.º — Armada, 2.º — Exército, 3.º — Força Aérea, 4.º — P.S.P., 5.º — G.N.R.

Os atletas classificados até ao 6.º lugar, no corta-mato curto, e até ao 10.º, no corta-mato longo, entraram em estágio de preparação, sob organização do CEFA, para disputarem o XXIX Campeonato de Corta-Mato do CISM, em França.

Glória Patrício
1.º-ten. MQ



Aspecto da partida da volta à Base (Individual).

VOLTAS À BASE EM PEDESTRIANISMO

Organizadas pelo CEFA, realizaram-se em Fevereiro findo as já tradicionais provas de pedestrianismo Voltas à B.N.L., no Alfeite, as quais foram disputadas por atletas escalonados em quatro grupos etários. No dia 8, correu-se a prova individual no percurso Parque Desportivo da Base-Portão Verde-Força de Fuzileiros-Grupo n.º 2 de Escolas da Armada-Estação Naval-Parque Desportivo da Base, numa distância de cerca de 10 000 metros.

Classificações:
1.º escalão (até aos 29 anos): 1.º — Gr. U Vaz (Esq. Submarinos), 2.º — Mar. FZ Loureiro (FFC), 3.º — Asp. Baptista (FFC).
2.º escalão (dos 30 aos 35 anos): 1.º — Mar. FZM Sá (FFC), 2.º — Cabo FZM Gato (FFC), 3.º — Sarg.-aj. FZ Filipe (G1EA).
3.º escalão (dos 36 aos 41 anos): 1.º — Sarg.-aj. FZ Daniel (FFC), 2.º — cabo A Óscar (G2EA), 3.º — Sarg.-aj. FZ Guedes (FFC).
4.º escalão (mais de 42 anos): 1.º — 2.º-ten. OT Pereira (FFC), 2.º — 1.º-ten. SG Candeias (FFC), 3.º — 1.º-sarg. FZ Calado (G2EA).
No dia 15, disputou-se a prova de estafetas, num percurso idêntico, sendo as equipas formadas por quatro atletas.

Classificações:
1.º escalão: 1.º — Força de Fuzileiros do Continente (mar. Oliveira, mar. Loureiro, mar. Baptista e asp. Baptista), 2.º — FFC (mar. Pimenta, mar. Leal, cabo Lima e gr. Correia), 3.º — FFC (subten. Teixeira, mar. Lopes, mar. Brito e mar. Redondo).
2.º escalão: 1.º — FFC (cabo Palhinhas, mar. Sá, cabo Gato e cabo Marques), 2.º — FFC (cabo Horta, cabo Maltez, cabo Figueiredo e cabo Duarte), 3.º — FFC (cabo Ginete, cabo Piedade, cabo Gonçalves e mar. Vaz).
3.º escalão: 1.º — FFC (sarg. Coisinhas, sarg. Peneda, sarg. Guedes e sarg. Daniel), 2.º — G2EA (cabo Coelho, cabo Parracho, cabo Costa e cabo Óscar, 3.º — FFC (sarg. Matoso, sarg. Bonito, sarg. Gomes e cabo Lopes.
4.º escalão: 1.º — FFC (sarg. Henriques, sarg. Rocha, 2.º-ten. Pereira e 1.º-ten. Candeias), 2.º — G2EA (sarg. Rui, cabo Serpa, sarg. Calado e sarg. Santos).

(Colaboração do CEFA)

ATLETISMO FEDERADO

O atletismo federado continua vivo na Armada: esta é a quarta época.
Se bem que, na totalidade das disciplinas atléticas não se tenha conseguido ainda uma homogeneidade que garanta a posição selectiva, a nível nacional, condizente com as potencialidades já ao seu alcance, devido à existência de meios materiais e humanos disponíveis, o que é certo é que o meio-fundo voltou esta época a marcar a sua posição. A época de corta-mato culminou, após a presença nos corta-matos de abertura e regional e também na prova internacional de Vilamoura, com a participação no Corta-Mato Nacional onde, com certo brilhantismo, os atletas da Armada conquistaram o 5.º lugar colectivo entre 31 equipas presentes, sendo só suplantado pelos "gigantes" Sporting e Benfica e pelos "segundos" Porto e Académico de Viseu.
A época de pista que começou agora, promete ser a época do lançamento das respectivas disciplinas, pois tem sido efectuado trabalho no sentido de se garantir uma boa presença nos Campeonatos Nacionais das 2.ª e 3.ª divisões.
Os velocistas, saltadores e lançadores da Armada dispõem agora de orientação técnica que os possa levar a desenvolver as suas potencialidades. É, por isto, que se realizam os seguintes treinos específicos:
— às 4.as.-feiras, às 09.30 horas, para velocistas e saltadores;
— às 6as.-feiras, às 09.30 horas, para lançadores.
Estes treinos, é claro, estão abertos à participação de todos os interessados.

RESULTADOS DO CAMPEONATO NACIONAL DE CORTA-MATO

Disputado em Espinho, em 24 de Fevereiro último, este campeonato teve a presença de uma equipa da Armada.

As classificações foram as seguintes:

Individual: 30.º — Mar. FZM Pedras, 40.º — Mar. FZ Leal, 46.º — Gr. FZ Correia, 58.º — Mar. LFZM Oliveira, 82.º — Mar. FZ Loureiro, 123.º — Mar. TFDFZM Ponte. Colectiva: 5.º lugar.

Glória Patrício
1.º-ten. EMQ

Para a História da Marinha

3 - A armada da Índia no ano de 1740

As cartas trocadas entre D. João V e o cardeal João da Mota e Silva, seu secretário de Estado, existentes no Arquivo Histórico Ultramarino (*1*) fornecem pormenores curiosos da história da nossa Marinha no século XVIII, que julgámos de interesse dar a conhecer aos nossos leitores. Mas antes disso, devemos referir que, em 1740, foi nomeado vice-rei da Índia D. Luís de Meneses, conde da Ericeira e marquês de Louriçal, o qual já exercera essas funções de 1717 a 1720. O novo vice-rei devia partir para a Índia na armada desse ano, composta dos seis navios seguintes: naus "Nossa Senhora da Esperança", de 70 peças, "Nossa Senhora do Monte do Carmo", de 74 peças, "Nossa Senhora da Nazaré", de 50 peças, e "Nossa Senhora da Conceição", de 74 peças, e fragatas "Bom Jesus de Vila Nova" e "Nossa Senhora das Mercês". Nesta esquadra deviam seguir quatro batalhões, constituídos por contingentes de Cascais, Lagos, Peniche e Porto, destinados à campanha dos bounsulós que se tinham apoderado da província de Bardês, no território de Goa. Estava também previsto o embarque de dezasseis peças de artilharia de novo tipo que davam dezasseis tiros por minuto, inventadas pelo oficial dinamarquês ao serviço do nosso país, Frederico Weinholtz. Esta expedição era das maiores enviadas à Índia, totalizando as tropas embarcadas 2300 homens, dos quais trezentos voluntários.

Depois deste preâmbulo, já estamos aptos a compreender as passagens das cartas acima referidas que aludem ao aprontamento daquela esquadra. Em 10 de Abril de 1740, escrevia o cardeal Mota a D. João V:

Não pude ontem fazer presente a V. Mag.^e que na tarde ant.^e de sexta-feira esteve aqui o novo Vice-Rei da Índia e me deu o papel incluso que logo fui lendo e respondendo a cada um dos pontos e dos seg.^tos inculcados (2), os quais conheço todos e sei o bem e o mal e o impedim.^to que alguns têm. A respeito das peças já eu tinha mandado não só preparar, mas fazer exercícios com elas e no mesmo dia de manhã me tinha vindo dizer o sargento-mor Weinholtz que os artilheiros estavam já destros e em termos de se poderem ver obrar com as peças; o que também disse ao d.º Vice-Rei. Em outros pontos em que me falou, creio que nenhum tocou em que não estivesse dada providência; discorri informando-o do estado presente das cousas da Índia, mas não me pareceu conveniente dizer-lhe tudo (...) e eu o pus na boa fé de que por toda a semana ficavam largam.^te prontas todas as Naus e que em qualquer das outavas deveriam partir, se chegasse, como era de esperar, a gente do Algarve e me pareceu dizer-lhe isto, por ver se largava até 25 do corrente (...).

Sobre as peças acima citadas, D. João V fez o comentário seguinte: *sou tão curioso que não sei ainda que peças são estas e só tenho uns longes delas mas veja V. E. se os artilheiros do Alentejo serão melhores visto também que são cabos de esquadra, e se cabe no tempo virem.* A parte da carta que alude à conversa com o marquês de Louriçal mereceu ao rei apenas o comentário *fez bem.*

Da referida carta de 10 de Abril transcrevemos mais a seguinte passagem:

(...) é necessário acabar com a nomeação dos oficiais das Naus que tem de fazer as suas matalotagens (3). E neste caso de ir D. Francisco (de Mascarenhas) a repartição que tenho considerado é a seguinte: Na Nau do Vice-Rei (que quer ir na "Esperança") sempre é necessário um capitão-de-mar-e-guerra, que pode ser o António Carlos ou o Rebelo, que ambos vieram da Índia; D. Francisco (de Mascarenhas) pode ir governado a "Carmo" sem mais

---

(1) Estas cartas são transcritas no livro "D. João V, subsídios para a história do seu reinado", do dr. Eduardo Brazão, a pág. 146 e seguintes.
(2) Inculcar: propor, recomendar.
(3) Matalotagem: provisão de mantimentos para a viagem que separadamente ou em grupos faziam os marinheiros e aqueles que embarcavam ("Dicionário de Linguagem de Marinha", pelos comandantes Humberto Leitão e Vicente Lopes).

capitão; o Pierrepont e o sargento-mor que se nomearem outras duas naus, como já fizemos em outras ocasiões porque o governo marítimo toca aos pilotos e estes homens que o não são, vão só para respeito e para conterem em obediência a equipagem e também porque dando-se-lhes este comodo se poupa nas ajudas de custo. Restam pois duas naus e uma delas a de viagem, para as quais me lembravam, como já disse a V. Mag.e, os dois fidalgos Lencastre e Silveira, dando-se-lhes ou para logo ou para quando voltarem a patente de capitão-de-mar-e-guerra, de que são capazes e a que estão a caber, porque são capitães-tenentes e juntamente de Infantaria. Se estes não forem não sei a quem poderemos encarregar as ditas duas naus.

Espero que V. Mag.e se sirva de tomar resolução sobre todos estes pontos e quanto ao de D. Francisco Mascarenhas devo acrescentar que vindo agora aqui o Visconde lhe falei nele e convem no bem e mal que tenho dito, e que feitas as contas não há outro; confesso que me não agrada inteiramente mas tudo faz a penúria de gente.

É bastante curiosa a referência feita pelo cardeal Mota ao facto do governo marítimo tocar aos pilotos e os comandantes serem apenas responsáveis pela disciplina a bordo. Na realidade, nessa época, a preparação dos oficiais era quase exclusivamente no campo militar. O ensino naval só se desenvolveria no reinado seguinte com a criação primeiramente da Academia de Marinha e mais tarde da Academia dos Guardas-Marinhas, graças ao grande ministro da Marinha Martinho de Melo e Castro.

De referir que D. João V nos seus comentários parecia também hesitante no referente à nomeação de alguns comandantes, principalmente de D. Francisco Mascarenhas, preferindo outro *mais capaz e seguro.*

Em 11 de Abril, o cardeal volta a escrever ao rei sobre a nomeação dos capitães das naus. Dessa carta se transcreve a parte final:

(...) Para a repartição das mais Naus tornei a chamar o Provedor (dos Armazens da Guiné e Índia); e perguntando-lhe outra vez pelo discurso do Maltês, ponderei a dificuldade de fazermos mais um coronel Cascarejo, e para o ouvir deixei cair algumas palavras sobre o Perna de Pau (coronel do mar Luís de Abreu Prego); confessou-me então que este apontara em 1.º lugar o dito Maltês, o que ele Provedor não quisera dizer-me, porque não entendesse eu que o pretendia inculcar, suposta a pouca satisfação com que eu tinha ficado dele pela expedição do Rio da Prata (4). Porém a verdade é que o homem nada tem de fraco, nem de ignorante e sabe não só a carreira, mas os mares da Índia, aonde foi alguns anos capitão-tenente; é já coronel, de que mais tarde ou mais cedo se lhe havia desembaraçar patente, e cuido que advertido fará bem a sua obrigação porque lhe lembrará o tempo que tem estado em soldo. E assim, suposta a permissão de V. Mag.e me resolvo que seja nomeado para a Capitânia; na 2.ª D. Francisco (de Mascarenhas, sargento-mor de batalha); na 3.ª Pierrepont (tenente-coronel das tropas embarcadas); na 4.ª o sargento-mor (José Caetano de Matos) que tenho assentado com o marquês (de Louriçal) que seja o do mesmo D. Francisco (de Mascarenhas); na 5.ª António Carlos (Pereira de Sousa, capitão-de-mar-e-guerra); e na última Bernardo António (Rebelo de Fonseca, capitão-de-mar-e-guerra). E porque esta última é nau de viagem (5), se faz preciso que V. Mag.e rubrique a Cons.ta inclusa (...).

Vice-rei da Índia D. Luís Carlos Inácio Xavier de Meneses, 5.º conde da Ericeira e marquês de Louriçal.

Como se sabe, competia ao provedor dos Armazéns e Armadas da Guiné e Índia providenciar em tudo que dizia respeito à construção e armamento dos navios de guerra. Antes da partida da armada, fazia a vistoria para verificar se estavam em condições de navegabilidade e abastecidos de mantimentos e munições para a viagem. As equipagens eram também recrutadas e alistadas pelos Armazéns da Guiné e Índia, onde se fazia a matrícula dos pilotos, mestres, contramestres, guardiões e restante pessoal de mar e guerra.

O rei D. João V conformou-se com a nomeação dos comandantes propostos, embora se depreenda dos seus comentários a esta carta que não estava satisfeito com

---

(4) Luís de Abreu Prego, o "Perna de Pau", comandara a esquadra que, em 1736 partiu para o Rio da Prata, para socorrer a colónia de Sacramento que estava cercada pelos espanhóis. Durante um ano, a nossa esquadra conseguiu o domínio do mar no Rio da Prata, tendo tido alguns recontros com navios espanhóis. Luís de Abreu Prego foi forçado a regressar ao Rio de Janeiro em fins de 1737, devido a uma epidemia de escorbuto que atacou as guarnições dos navios. Contudo, a colónia foi reabastecida e não se rendeu aos espanhóis.

(5) Nau de viagem: nau que ia à Índia e voltava a Portugal com especiarias e outras mercadorias ("Dicionário de Linguagem de Marinha", já citado).

alguns deles. Mas havia urgência na partida da armada para prestar socorro à Índia, onde lavrava a revolta na província de Bardês e por isso os aceitou.

A expedição largou do Tejo a 7 de Maio de 1740 e a 18 de Julho, perto do cabo da Boa Esperança, os navios separaram-se, para os mais veleiros poderem chegar à Índia com a monção desse ano. A nau "Nossa Senhora da Esperança", que conduzia o vice-rei, e a "Nossa Senhora do Monte do Carmo", que era a almiranta, arribaram à baía de Santo Agostinho, em Madagascar, com avarias e muitos tripulantes com escorbuto. Estiveram ali 28 dias, arribaram depois à ilha de Moçambique e só chegaram à Índia, a capitânia a 13 de Maio de 1741 e a almiranta a 18 desse mês. Os restantes navios da armada tiveram também viagem acidentada. A nau "Nossa Senhora da Conceição" arribou à Baía por terem morrido muitos tripulantes e necessitar de fabricos. A 29 de Outubro largou dali e entrou em Moçambique a 11 de Fevereiro, chegando a Goa a 18 de Maio, no mesmo dia que a almiranta. Quanto à "Nossa Senhora da Nazaré", que era a nau de viagem, afundou-se à entrada da Baía, salvando-se o dinheiro e a prata que ia a bordo. A fragata "Bom Jesus de Vila Nova" arribou ao Rio de Janeiro, tendo morrido na viagem muitos soldados que foram ali substituídos. Este navio chegou a Goa a 1 de Junho de 1741. A nau "Nossa Senhora das Mercês" arribou também ao Rio de Janeiro, donde prosseguiu a viagem para Goa, fazendo a sua rota por fora da ilha de Madagascar e chegou ao seu destino a 23 de Fevereiro de 1741.

Além das tropas já mencionadas, embarcou nos navios desta esquadra o pessoal de mar seguinte: "Nossa Senhora da Esperança", 158 homens; "Nossa Senhora do Monte do Carmo", 137 homens; "Nossa Senhora das Mercês", 145 homens; "Bom Jesus de Vila Nova", 122 homens; "Nossa Senhora da Conceição", 117 homens. Devido a doenças, só chegaram a Goa 912 soldados da expedição. Morreu também durante a viagem o coronel do mar Luís de Abreu Prego.

De registar ainda que o marquês de Louriçal no relatório que enviou ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, António Guedes Pereira, atribuiu a perda da nau "Nossa Senhora da Nazaré" a *culpa de todos os oficiais, uns por quererem entrar de noite (na Baía), e com névoa, aguaceiros e mares picados, e outros por não se oporem a uma desordem tão certa, como infelizmente provada* (6).

---

(6) Veja "Três séculos no mar", pelo comandante António Marques Esparteiro, II Parte, Naus e Navetas, 2.º volume, pág. 180 a 184, donde extraímos alguns elementos sobre a viagem desta armada. Note-se que o comandante Esparteiro diz que a armada era composta de quatro naus e duas fragatas e das cartas do cardeal Mota se depreende ser composta de seis naus.

Henrique Alexandre da Fonseca
Cap.-m.-g.

Esta
"Comand
O

Tinha uma ideia vaga do que era a Estação Radionaval "Comandante Nunes Ribeiro". Em tempo, entre 1974 e 1976, visitei, quase semanalmente, as Centrais Transmissora de Monsanto e Receptora de Algés. Eram visitas de serviço, pois estavam-me atribuídas as unidades de Marinha da margem Norte (zona de Lisboa). Dessas visitas, conservo gratas recordações.

Soube então alguma coisa da história das radiocomunicações, das quais a Armada, como é sabido, foi a pioneira no país.

Embora sem êxito, as primeiras experiências radiotelegráficas datam de 15 de Janeiro de 1901 entre o Castelo de S. Jorge e Palmela, seguidas de outras, em 1902, entre o cruzador "D. Carlos" e a cidadela de Cascais. Só em 11 de Dezembro de 1909 é que as experiências surtiram pleno efeito, quando se estabeleceram comunicações perfeitas entre o cruzador "S. Gabriel", que nessa altura começara uma volta ao Mundo, e a Escola Prática de Torpedos e Electricidade de Vale de Zebro, onde havia sido instalado um equipamento de faísca de quilovátio e meio. Esta data, pode assim ser considerada como a do início formal das radiocomunicações em Portugal.

Mais tarde, os cruzadores "D. Carlos", "República", "Vasco da Gama" e "S. Rafael" foram dotados de equipamentos semelhantes e, em 1910, um outro foi instalado na Casa da Balança, no Arsenal da Marinha.

Só em 1914, os CTT montaram o seu primeiro posto radiotelegráfico no Palácio da Pena, em Sintra.

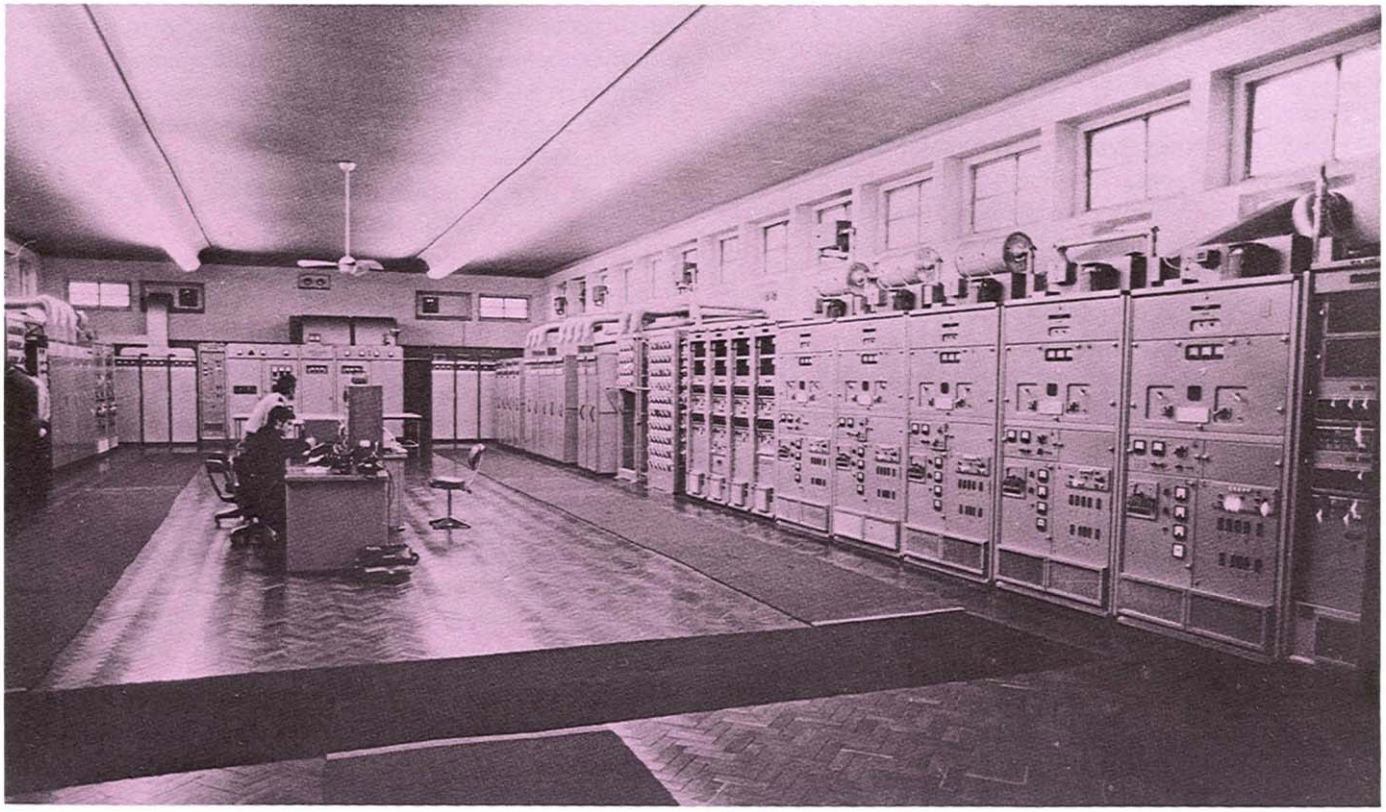
Em 12 de Julho de 1916, um transmissor de faísca de 5 Kw foi posto a funcionar em Monsanto.

Sabendo disso, e no intuito de dar a conhecer, embora genericamente, a história da Radionaval, fui a Monsanto. Encontrei dois grandes amigos, o director da Estação, o capitão-tenente Martins Soares e o seu adjunto, o capitão-tenente SE Araújo Matos.

No gabinete do primeiro fiquei maravilhado com uma vitrine contendo inúmeras medalhas, espadas e condecorações, e com um armário ostentando fardas da gala.

— Que é isto, comandante, um gabinete ou um museu?

ção Radionaval ante Nunes Ribeiro" ntem e hoje



Pormenor de uma das salas com equipamentos da Central Transmissora de Monsanto. A direita, o director da Central.

— Um gabinete e quase um museu.

— Não percebo.

— Explico — replicou o comandante. E, com a calma, gentileza e paciência que lhe são próprias, acrescentou: "Tudo isto é uma oferta da família do comandante Nunes Ribeiro à Estação Radionaval, a que muito esteve ligado e que tem o seu nome".

— Valiosa oferta! Vejo aqui altas condecorações: as comendas de Avis e Cristo e o colar de Santiago da Espada, a Legião de Honra de França; condecorações da Roménia, de Marrocos, de Itália, medalhas de Bons Serviços, Campanhas de África, etc. E aquele estojo e aqueles livros?

— Sim, tudo isto pertenceu ao comandante Nunes Ribeiro, mas olhe que é apenas uma parte do seu espólio. A sua vasta e importante biblioteca, da qual aqui se encontram apenas alguns livros, foi doada à Biblioteca Central da Marinha, que viu assim enriquecido o seu património.

— Pode dizer-nos alguma coisa do comandante Nunes Ribeiro?

— Foi um grande homem da Marinha e do país. Nascido a 29 de Março de 1878, viria a falecer em 26 de Junho de 1933, com 55 anos apenas.

"Pelo que me pude aperceber, através dos documentos que fazem parte do seu espólio, foi uma pessoa de vasta cultura e de grande dinamismo.

Uma visita do almirante CEMA à Central Transmissora de Monsanto.

"Foi especializado em Torpedos e Electricidade pela Escola de Vale de Zebro, onde depois foi instrutor. Comandou o torpedeiro n.º 3 e os navios de salvação *Bérrio* e *Patrão Lopes,* funções estas que desempenhou durante a I Grande Guerra.

"Tomou parte no movimento de 5 de Novembro e foi deputado às Constituintes de 1911, o primeiro parlamento da República.

"Desenvolveu apreciável actividade jornalística sobre assuntos navais, pela qual veio inclusivamente a ser distinguido pela França com a Legião de Honra, a mais importante condecoração francesa atribuída a estrangeiros.

"Mas foi no campo radiotelegráfico que ele mais se notabilizou, facto que, muito justamente, levou a Armada a dar o seu nome à sua mais importante estação radionaval.

"Impulsionou de forma notável as radiocomunicações na Armada a partir de 1918, altura em que assumiu as funções de director do então Posto Radiotelegráfico de Monsanto.

"Foi o criador da Repartição dos Serviços Radiotelegráficos da Armada e da Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações que lhe sucedeu, tendo sido o primeiro director destes organismos.

"A ele se deve também a Escola de Radiotelegrafia e Comunicações de Monsanto que, de 1928 a 1937, teve a responsabilidade da formação do pessoal telegrafista da Armada".

— Compreendo a importância do Posto Radiotelegráfico de Monsanto no início das comunicações na Armada e em Portugal. E hoje, qual a dimensão e importância da Estação Radionaval "Comandante Nunes Ribeiro"? Ou melhor, o que é, o que representa e o que faz?

— A Estação é constituída por duas centrais, distantes entre si de alguns quilómetros, designadamente a Central Transmissora de Monsanto e a Central Receptora de Algés.

"Para lhe dar uma ideia do que representa actualmente, basta dizer que os serviços mais importantes da Armada, no que respeita a comunicações, são garantidos conjuntamente pelo Centro de Comunicações da Armada e pelas duas centrais desta Estação.

"Através desta Estação podem-se estabelecer comunicações com qualquer navio em qualquer parte do Mundo. Mas, além de assegurar as comunicações com os navios de guerra, e também com os mercantes em determinados casos, a Estação é igualmente responsável pela difusão de grande parte das informações meteorológicas para a navegação marítima da zona de Portugal, com excepção da área dos Açores. Finalmente, a quase totalidade dos circuitos de comunicações interterritoriais e internacionais no âmbito da Armada é também assegurada por esta Estação.

"Para cumprir esta tarefa, dispõe-se de um apreciável conjunto de meios que se encontram distribuídos pelas duas centrais. Estes meios, tanto no que respeita a material como a pessoal, têm permitido manter altas taxas de operacionalidade e eficiência e possibilitado uma elevada capacidade de resposta aos múltiplos problemas que, naturalmente, vão surgindo no dia a dia.

"Gostaria de salientar que esta situação se tem devido fundamentalmente ao óptimo apoio de que a Estação sempre dispôs por parte da extinta Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações, de quem dependia, apoio esse que continua hoje, de modo exemplar, através da Direcção das Infra-Estruturas Navais, a quem competem actualmente as funções de apoio a esta Estação".

— Enfim, a Radionaval é uma máquina muito complexa, cujo funcionamento só é possível com gente muito especializada.

— Sim, o pessoal tem que estar bem preparado.

— E só há aqui telegrafistas?

— Não, há pessoal com outras especializações. Além dos telegrafistas, temos electricistas, técnicos de rádio, condutores de máquinas, elementos da taifa, elementos do serviço de saúde, pessoal de administração, condutores de viaturas, etc. Somos cerca de duzentas e vinte pessoas, no conjunto das duas centrais.

"A guarda é feita por elementos da Força de Fuzileiros do Continente, que são rendidos diariamente".

— Recorda alguma data memorável da Estação?

— A visita de Marconi, em 26 de Setembro de 1929, no tempo do comandante Nunes Ribeiro, à Central Receptora do Gravato que, mais tarde, foi transferida para Algés. A memória desse facto perpetua-se numa placa, à entrada do edifício da Recepção, na Central de Algés.

No final da conversa com o comandante Martins Soares demos uma volta pela unidade.

Melhoramentos aqui, melhoramentos além... É o próprio pessoal da Estação que arregaça as mangas e se entrega à beneficiação das suas instalações. Por isso, elas se apresentam, internamente, confortáveis, não faltando até um ou outro pormenor de requinte.

Grandes obras se fizeram por aqui nestes anos, observei.

Nessa altura, o comandante Matos, oficial imediato da Estação, sorriu e afirmou:

— Mas com muito trabalho.

— Sem isso nada se faz. Mas também é certo que poucos se dedicariam a trabalhos extras, para lá das horas normais de serviço.

— Este pessoal é fixe — diz o comandante Matos.

— É certamente. Você já está aqui há muito tempo?

— Há cerca de quatro anos. Porém, toda a minha vida de

Praças em serviço na Central Transmissora de Monsanto durante uma refeição.

Pessoal da Central Receptora de Algés aguarda a hora de ocupar os seus postos de trabalho.

Marinha tem sido dedicada às comunicações. Foi aqui em Monsanto que fiz o ITE (Instrução Técnica Elementar), em 1952, ano em que se realizou pela primeira vez este curso. Depois de completada a instrução fui prestar serviço para o Gravato, ali em baixo, perto daquilo que hoje é Miraflores. No princípio, transmissores e receptores, centravam-se em Monsanto. Mais tarde, em 1928, transferiu-se a recepção para o Gravato e, posteriormente, em 1953 para Algés de Cima, no mesmo lugar onde hoje se situa, praticamente mais em Linda-a-Velha que em Algés.

E ao ouvir falar da Central Receptora de Algés, sugeri uma ida até lá. De pronto se ofereceu o comandante Martins Soares para me acompanhar, e recebi a seguinte indicação do comandante Matos:

— Lá em baixo encontrará muita gente para lhe contar a história de tudo isto. Fale com o tenente Gaspar e com o tenente Ferreira, fale também com o sargento Graciano, com o sargento Rosário e muitos outros. É malta da velha escola e viram nascer estas coisas.

Foi uma boa recomendação, não tendo sido difícil encontrar as pessoas indicadas, todas elas nos seus locais de trabalho, assíduas e diligentes, como sempre. Passaram pelo Gravato, viram nascer a Central de Algés e ali têm permanecido desde então, salvo uma ou outra comissão que tiveram que fazer em navios ou no antigo Ultramar.

Episódios da sua vida, podíamos ouvi-los a rodos. Um deles, e talvez o mais marcante na vida profissional do tenente Gaspar, foi o ter recebido uma mensagem de doze mil palavras, já há largos anos. Essa mensagem vinha do governador de Macau para o Governo Central. Até transpirei, dizia o tenente Gaspar. E, verdade se diga, não era para menos! Depois, falou dos primórdios da Central de Algés. Enumerou, de memória, alguns nomes dos comandantes daquela estação. Ouvindo a conversa, o tenente Ferreira, entregou-me uma relação que mantém na sua secretária onde se encontram mencionados os nomes de todos os comandantes, a partir de 1953, e que foram os seguintes: comandante Lopes de Mendonça, comandante Sousa Leitão (actual chefe do Estado-Maior da Armada), comandante Barata Amâncio, comandante Meneses, comandante Rebelo da Silva, comandante Baptista dos Santos, comandante Zilhão, comandante Cordeiro de Castro (esteve por três períodos alternados), comandante Pessoa Guerreiro, comandante Vidal de Abreu e, finalmente, o comandante Martins Soares.

Por aquela relação vi que, a partir de 1957, ou seja, desde o tempo do comandante Meneses, as Centrais Transmissora e Receptora passaram a ter o mesmo director. Vieram à baile outros nomes. Recordam-se os tenentes Violante, Paz e Louro, o comandante Gomes, os tenentes Virgílio e Martins, os sargentos Simões e Raul Santos e muitos outros que por ali passaram e deixaram a marca do seu trabalho. Fala-se da evolução das comunicações, da constante evolução das coisas, das últimas técnicas. Mas, nada melhor que ver, diz o tenente Ferreira.

E lá fomos a uma visita pormenorizada e devidamente guiada. E é de espantar como, do labirinto dos fios, das cavilhas, e dos botões, surge a eficiência, a técnica, a perfeição.

Paro aqui e além. Conheço a maior parte do pessoal. Falo. Converso. Noto a boa disposição que cada elemento conserva no seu posto de trabalho. Quase no final da visita cumprimento a D. Odete, cuja voz é das mais conhecidas na Armada. Todos os que utilizaram os circuitos telefónicos da Marinha com o Ultramar, e actualmente com os Açores, Madeira e navios, ouviram a sua voz, pois é ela quem opera esses circuitos.

Esta funcionária, única figura feminina na Estação Radionaval, trabalha na Marinha há dez anos. Frente à sua consola, ela está atenta a todo e qualquer sinal. Um navio pode chamar, e a sua intervenção é pronta.

Despedi-me. Tinha recolhido elementos preciosos. Aperto a mão ao tenente Rodrigues Pena, oficial imediato da Central Receptora que desde o início nos acompanhava, e dele recebo uma intimativa:

— Não vai ainda, ou então, tem de voltar.

Fiquei mais uns tempos a conversar, dei ainda uma volta pelo quartelamento e prometi voltar na semana seguinte. E voltei. Aliás dá gosto ir até lá. Quer na Central de Monsanto quer na de Algés se respira um ambiente de família.

Mimados pelo bucolismo da natureza, pela paisagem e pelo ar puro, os elementos da Radionaval sabem tirar proveito disso, fomentando simultaneamente um bem-estar

Sargentos em serviço na Central Receptora de Algés.

geral com a melhoria das instalações, praticando diversas modalidades desportivas, incentivando iniciativas culturais, enfim, fazendo da Estação um verdadeiro rincão familiar.

As variadas antenas que localizam as centrais, cada uma com suas bandas de frequência, sejam de onda curta ou onda média, localizam também uma intensa onda de amizade humana e marinheira que nos apraz registar.

Delmar Barreiros
Capelão graduado em cap.-ten.

Filatelia

LUBRAPEX 80

Voltamos hoje, e naturalmente mais vezes o iremos fazer, a falar desta grande exposição filatélica, para informar que a sua realização foi confiada ao Clube Filatélico de Portugal que, com todo o entusiasmo lhe vem dedicando a maior atenção, tendo já solucionado muitos dos problemas que uma manifestação desta envergadura necessariamente exige.

Estará patente ao público, como já dissemos em Lisboa, mais exactamente na Biblioteca Nacional de Lisboa, entre os dias 18 e 26 de Outubro próximo, presidindo à sua comissão de honra o Presidente da República.

Para assinalar o acontecimento, será emitida então uma série de quatro selos que apresentarão como motivos embarcações do porto de Lisboa, dos séculos XVI a XX.

Entretanto, serão criados um carimbo com data móvel para utilização exclusiva na correspondência a expedir pela comissão executiva, flâmulas anunciadoras a empregar em várias estações postais, um carimbo especial para cada um dos dias em que decorre a exposição, e ainda um outro, este para ser aposto em correspondência a ser transportada por via fluvial através do rio Tejo.

O comissário geral da Lubrapex 80 será o nosso amigo Fernando Gomes Carrão, filatelista distinto, conhecedor e experiente, a quem auguramos as maiores felicidades em mais um trabalho dignificante da filatelia portuguesa.

Como atrás dissemos, voltaremos a falar da Lubrapex 80

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Em 22 de Fevereiro foi emitido um selo de 30$00 da série Instrumentos de Trabalho, para substituição do de igual taxa que, como aqui referimos, por motivo do seu confuso desenho, foi retirado da circulação.

Temos assim que, em nosso entender, não se justifica o desejo de muitos filatelistas em adquirirem o selo retirado, já que filatelicamente o seu valor é nulo, e apenas poderá ser desejado como simples curiosidade.

No mesmo dia, 22 de Fevereiro, foi posta a circular a anunciada série comemorativa do 75.º aniversário do Rotary Internacional, composta pelos dois valores que reproduzimos.

Em evidência nos motivos que os ilustram, uma roda dentada, emblema do Movimento, e outros pormenores de esplêndido efeito.

Aliás, a mesma impressão nos deixa o sobrescrito comemorativo do 1.º dia de circulação, assim como o respectivo carimbo.

Em nossa opinião, temos presente um conjunto de magnífico efeito e de muito interesse, que se compreende até pela projecção universal do Rotary Internacional, movimento de orientação humanista, fundado em 1905 por Paul P. Harris e tendo como principal objectivo a aproximação dos homens pelo desenvolvimento das suas características espirituais.

Comemorando o seu 75.º aniversário em mais de 150 países e regiões e congregando cerca de 850 000 rotários distribuídos por aproximadamente 18 000 clubes, o Rotary Internacional dá assim uma exacta

ideia da força gerada à volta do ideal que presidiu à sua fundação.
De entre as suas muitas actividades destaca-se a da criação e manutenção de uma fundação que permite ao Movimento manter, ano após ano, a execução de projectos de interesse geral que tenham inegável interesse e aceitação, como o da concessão de estudos pós-universitários, beneficiando centenas de jovens de todos os países onde aquele Movimento se implantou.

Um novo e ambicioso projecto, lançado recentemente pela direcção do Rotary Internacional passou a fazer parte do programa de actividade da fundação: o projecto 3H, que se orienta para o futuro e procurará levar a todo o mundo um mais elevado grau de saúde, tentativas de combate à fome e a necessidade de estimular as boas qualidades do Homem.

G. Brandão
2.º-ten. SG

Numismática e Medalhística

Na sequência de artigos anteriores que vêm sendo publicados periodicamente, vamos, neste número, continuar o Dicionário Numismático, ocupando-nos das letras H, I, J e K:

HANDA — Nome dado pelos arqueólogos rodesianos às *Aspas* e *Cruzetas* de cobre.

HASPA — Nome genérico dado às peças de cobre fundidas pelos indígenas da África Central, Angola e Moçambique, apresentando as formas de *X* (Cruz de Sto. André), *I* e *H*, com as dimensões e pesos diversos.

HIBRIDA — Diz-se da moeda que, por engano no acto da cunhagem, apresenta elementos de duas moedas diferentes, como sejam o anverso de uma e o reverso de outra, caso que se tem verificado não só com duas moedas diferentes do mesmo reinado mas, ainda mais caracteristicamente, entre duas moedas de reinados diferentes.

IMADI — Moeda de prata do Iémene. Em 1948 o *Imadi* passou a denominar-se *Ryal.*

IMPERIAL — Moeda de ouro da Rússia dos czares, de 15 *Rublos.*

IMPRIMIR — É termo antigo, empregado no "Regimento de 1867", no sentido de cunhar moeda.

IN GOD WE TRUST — Nós temos esperança. Legenda numa moeda dos Estados Unidos da América do Norte, aparecida pela primeira vez em 1864, quando da guerra civil.

IN HOC SIGNO VINCES — Com este sinal vencerás. Esta locução latina acompanha em geral a cruz e mais raramente outras insígnias. Foi usada pela primeira vez por S. Melquíades (250-314), nas moedas papais, depois da vitória de Constantino o Grande, em 3 de Outubro de 312, sobre Maxêncio. S. Melquíades nasceu em Espanha cerca de 250, tendo sido eleito papa e sagrado em 311, morrendo em Roma em 314. Esta legenda foi a divisa de D. João III (1521-1557), constituída por uma cruz sobre o Calvário.
Aparece em várias moedas portuguesas e brasileiras e também estrangeiras.

IN NOMINE DOMINI — Em nome do Senhor. Legenda numa moeda do Vaticano.

IN NOMINE PATRIS ET FILII ET SPIRITUS SANCTI AMEN — Em nome do Pai, do Filho e do Espírito Santo, Amen. Legenda numa moeda de ouro (*Morabitino*) de D. Sancho I (1185-1212).

INCERTA — Diz-se da moeda cuja origem e data se não podem determinar.

INCUSA — Diz-se da moeda ou medalha que apresenta o mesmo tipo

nas duas fases: de um lado côncavo e do outro convexo.

INDIO — Antiga moeda de prata mandada lavrar por D. Manuel I, em 1499, para recordar o descobrimento do caminho marítimo para a India.

INSIGNIA — Marca, sinal distintivo, atributo das graduações, etc., reproduzida em várias moedas romanas, como sejam armas, escudos, feixe, bastão, capacete, coroas, etc., indicando o grau de dignidade dos soberanos que mandaram cunhar as moedas ou medalhas.

INVERTIDO (A) — É a moeda cujo tipo se encontra invertido em relação à legenda que o circunda.

JETON — Vocábulo francês a que corresponde os nossos *Contos.*

JOTA — Nome vulgar por que são conhecidas as moedas mineiras *B* e *R* nos meios numismáticos brasileiros de 600, 300, 150 e 75 *Réis*, cunhadas em conformidade com a provisão régia de 13 de Março de 1752, até ao ano de 1774. São as moedas de D. José I, que apresentam no campo um *J* coroado.

JUSTO — Moeda de ouro de 22 quilates de D. João II.

KOPECK — 1/100 do *Rublo*; moeda de cobre da Rússia, Estónia e Letónia.

KORUNA — Moeda da Checoslováquia.

KURUS — Moeda da Turquia.

AFAC

Terminologia Naval

JUNTURA — Ligação de duas ou mais peças de madeira, metal ou qualquer outra matéria.

JUSANTE — O lado da foz de um rio, lado para onde correm as suas águas.

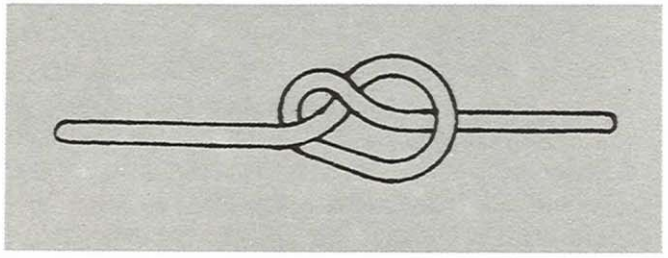
JUTA — Planta de fibras têxteis utilizada na confecção de cabos que têm a característica de flutuarem na água.

LABASCAS — Em calão naval, o cozinheiro de bordo.

LABASCUDO — Também em gíria naval, o moço de cozinha.

LABORAR — Trabalhar com cabos em gornes.

LAÇADA — Nó simples que constitui a primeira parte do nó direito e do nó torto; dado no chicote de um cabo pode servir de falcassa, e dado no seio impede que este corra através de olhal ou gorne.



LADEZA — Expressão antiga para designar latitude.

LADO A LADO — Bordo a bordo.

LAGAMAR — Pequena lagoa formada no mar num espaço definido por recifes, normalmente de coral.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

UNIDADES NAVAIS TÊM NOVOS COMANDANTES

Tiveram recentemente lugar, a bordo de duas unidades navais surtas na Base Naval de Lisboa, no Alfeite, as cerimónias de entrega do comando. No passado dia 11 de Janeiro, pelas 10.15 horas, realizou-se o acto de entrega do comando da corveta "Afonso Cerqueira". Em cerimónia presidida pelo vice-almirante Ramos Rocha, comandante naval do Continente, na presença da guarnição formada no parque do helicóptero e de alguns outros oficiais, o capitão-tenente Santos Leitão entregou o cargo de comandante do navio ao capitão-tenente Brás Mimoso. Naquela ocasião, aquele oficial general proferiu algumas palavras alusivas ao acto.

A rendição do comando do navio-escola "Sagres" teve lugar no dia 21 de Janeiro, pelas 14.30 horas, perante a respectiva guarnição formada no tombadilho. Em cerimónia igualmente presidida pelo comandante naval do Continente, o capitão-de-fragata Martins e Silva entregou o cargo de comandante do navio, tendo assumido aquelas funções o capitão-de-fragata Lopes Cavalheiro, que recentemente prestara serviço no CEMGFA.

O capitão-de-fragata Martins e Silva, que comandou a "Sagres" desde Novembro de 1976, foi designado para exercer as funções de 2.º comandante da Base Naval de Lisboa.

(Colaboração do C.N.C.)

O "GEBA" VISITOU VILA FRANCA DE XIRA

O navio-patrulha "Geba" subiu recentemente o rio Tejo até Vila Franca de Xira tendo ficado atracado à ponte-cais do Grupo n.º 1 de Escolas da Armada entre 14 e 18 de Janeiro.

Sendo um facto pouco usual — o último navio que lá esteve e de que nos recordamos foi o "Sam Brás", já desarmado, servindo de navio-caserna — esta presença de um navio operacional suscitou curiosidade, quer da população local quer da própria guarnição do G1EA.

Durante a permanência do navio no cais da Quinta das Torres, teve lugar o primeiro contacto dos cerca de 800 alunos da IMB (Instrução Militar Básica) da Escola de Alunos Marinheiros com uma unidade naval. Em pequenos grupos, os recrutas visitaram demoradamente o "Geba" complementando a teoria que vêm aprendendo com uma visita de características mais práticas e objectivas.

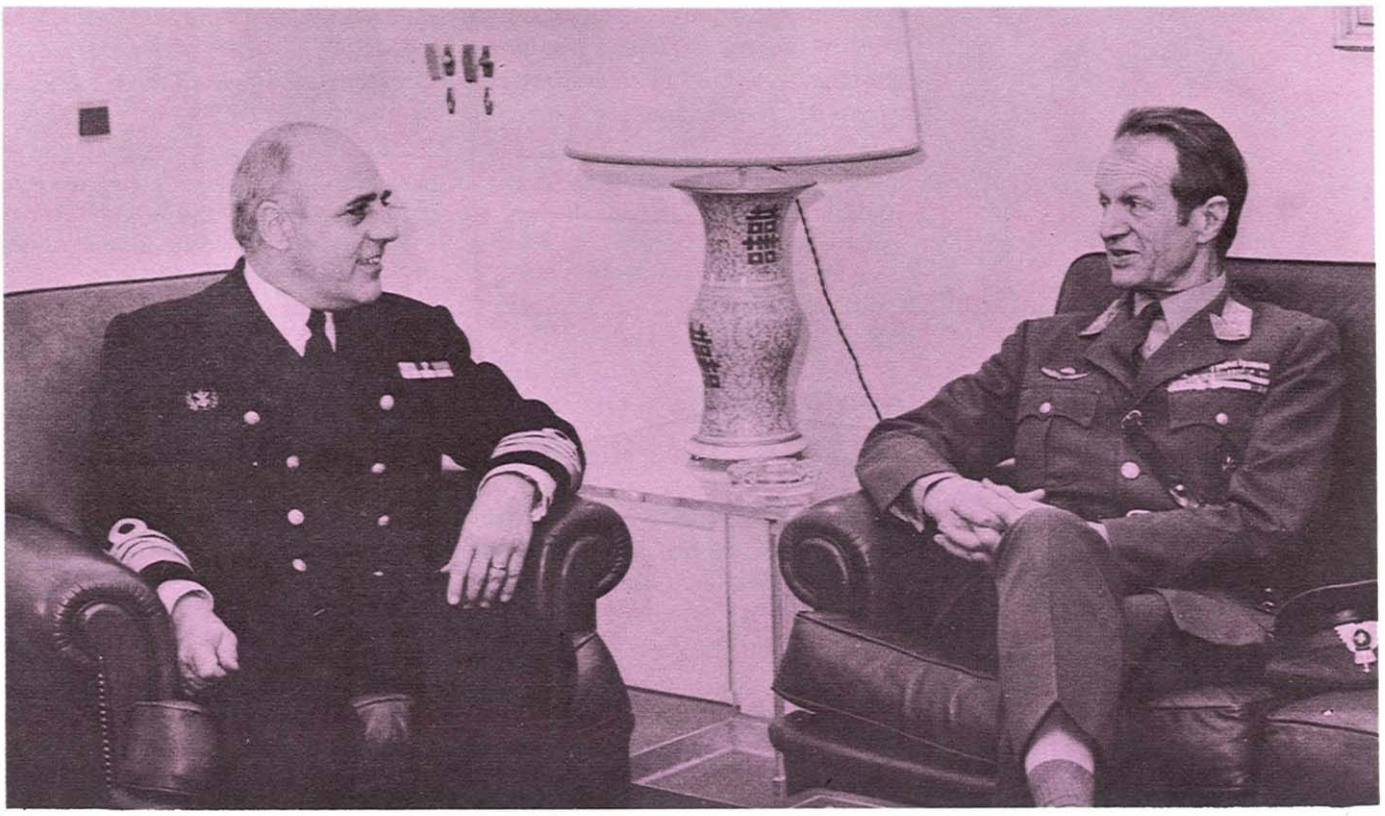
De registar, o interesse com que o navio foi recebido pela guarnição do G1EA e a contribuição que esta visita terá dado a um mais estreito relacionamento entre os que na Armada prestam serviço em terra e os que a servem no mar.

(Colaboração do C.N.C.)

FISCALIZAÇÃO DA PESCA E REPRESSÃO DO CONTRABANDO

Os habituais serviços de patrulhamento das águas da jurisdição portuguesa efectuados por unidades navais do Comando Naval do Continente, no mês de Janeiro findo, na área da sua responsabilidade, com incidência na fiscalização da pesca e na repressão do contrabando, procederam à identificação de 120 embarcações, do que resultou o apresamento de 13 (duas na Zona Norte, seis na do Sul e cinco na do Centro), entre elas três arrastões de nacionalidade espanhola, por infracções diversas à regulamentação das pescas, tendo sido todas entregues às autoridades marítimas das respectivas áreas para levantamento dos correspondentes autos de notícia.

O PRESIDENTE DO COMITÉ MILITAR DA NATO EM LISBOA



Para se despedir das autoridades militares portuguesas, esteve em Lisboa, em Fevereiro findo, o presidente do Comité Militar da NATO, general Zeiner Gundersen, que em breve deixará de exercer aquelas funções. No dia 11 foi recebido, em visita de cumprimentos, pelo chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão.

No último dia da sua estadia em Lisboa, o Presidente da República e chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, general Ramalho Eanes, obsequiou o general Gundersen com um jantar, durante o qual foi condecorado com a grã-cruz da Ordem do Infante D. Henrique.

NAVIOS DE GUERRA ESTRANGEIROS NA MADEIRA

Em Janeiro passado, escalaram o porto do Funchal, em visita não oficial, as unidades navais da Royal Navy HMS "Intrepid" e HMS "Rhyl", comandadas respectivamente pelos capitão-de-mar-e-guerra D.H. Marse e capitão-de-fragata E.M. Hackett. Estes navios tinham de guarnição 815 oficiais, sargentos e praças.

Também, no mesmo mês, aportou àquele porto o TCG "Isin", da Armada turca, comandado por Ersin Eser, que rebocava o USS "Meredith". A sua guarnição era composta por 8 oficiais, 25 sargentos e 40 praças.

(Colaboração do C.N.M.)

OS 70 ANOS DAS RADIOCOMUNICAÇÕES NA ARMADA EVOCADOS NA ACADEMIA DE MARINHA

Sob a presidência do chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão e com a presença de numeroso público e muitos académicos, realizou-se, no passado dia 12 de Fevereiro, na Academia de Marinha, em Belém, uma sessão comemorativa do 70.º aniversário do

estabelecimento das radiocomunicações na Marinha de Guerra.

Durante a sessão, o vice-almirante Moura da Fonseca fez uma comunicação subordinada ao título "A TSF na Armada — O seu septuagésimo aniversário e algumas páginas da sua história", na qual foram passados em revista alguns dos acontecimentos mais significativos registados na TSF da Armada, desde o seu evento de há 70 anos até ao presente, e posto em relevo o importante papel por ela desempenhado, ao longo de todo este tempo, no desenvolvimento das radiocomunicações em Portugal.

Entre outros aspectos da história e dos serviços prestados pela TSF na Armada, aquela comunicação deu especial ênfase aos estudos e invenções levadas a efeito pelo então tenente Gago Coutinho, em 1906, sobre TSF, quando no nosso país praticamente nada de positivo se sabia acerca dessa nova ciência; à criação, em 1902, do Serviço da Escola Prática de Torpedos e Electricidade de Vale de Zebro, onde a partir de 1905, tiveram lugar os primeiros cursos de radiotelegrafistas ministrados em Portugal; às primeiras mensagens que, em termos de serviço, utilizaram a via radiotelegráfica em espaço português e que foram as trocadas, no dia 11 de Dezembro de 1909, entre um posto instalado em Vale de Zebro e o cruzador "S. Gabriel" que largara algumas horas antes do Tejo para uma viagem de circum-navegação; à entrada ao serviço, em Fevereiro de 1910, do Posto Radiotelegráfico do Arsenal da Marinha, e que constitui o primeiro serviço radiotelegráfico organizado que existiu no nosso país; ao apoio prestado pela Armada para o estabelecimento das primeiras carreiras aéreas transatlânticas, para o que foram inauguradas, nos Açores, em 1928, a Estação Radionaval da Horta e a Estação Meteorológica da Marinha no Atlântico; e ao seu contributo para a manutenção das comunicações no nosso país, especialmente nas suas ligações com o Ultramar, em todos os períodos de emergência nacional, e designadamente durante as duas últimas Guerras Mundiais e a guerra no Ultramar.

Por fim, afirma-se ainda nessa comunicação, a certeza de que as radiocomunicações navais continuarão, como sempre o têm feito, a dar resposta às solicitações da nossa Armada, que agora se impõe seja capaz de proteger os nossos interesses na zona económica exclusiva (ZEE) e de colaborar utilmente na defesa do Ocidente.

Durante a sessão foram projectados alguns documentos e algumas fotografias alusivas ao tema das radiocomunicações.

FORÇA NAVAL FRANCESA NO TEJO

De 28 de Fevereiro a 2 de Março passado, permaneceu no porto de Lisboa, em visita não oficial, uma força naval da Armada francesa, comandada pelo contra-almirante Gagliardi. Aquela força era composta pelas fragata "Duguay-Trouin", corveta "Aconit", escoltadores "Maille-Breze" e "Le Normand", navio-apoio "Rhone" e o submarino "Morse", que eram comandados respectivamente pelos capitão-de-mar-e-guerra Chaband, capitães-de-fragata Gariel e Pierre, capitão-tenente Uzan, capitão-de-fragata Bosc e capitão-tenente Foillard, e tinham de guarnição, na totalidade, 71 oficiais, 442 sargentos e 610 praças.

Após a chegada, o almirante Gagliardi apresentou cumprimentos ao embaixador do seu país, ao chefe do Estado-Maior da Armada e ao comandante naval do Continente.

Durante a estadia daquelas unidades navais no Tejo, foram proporcionadas às respectivas guarnições uma visita ao Museu de Marinha e um passeio aos arredores de Lisboa.

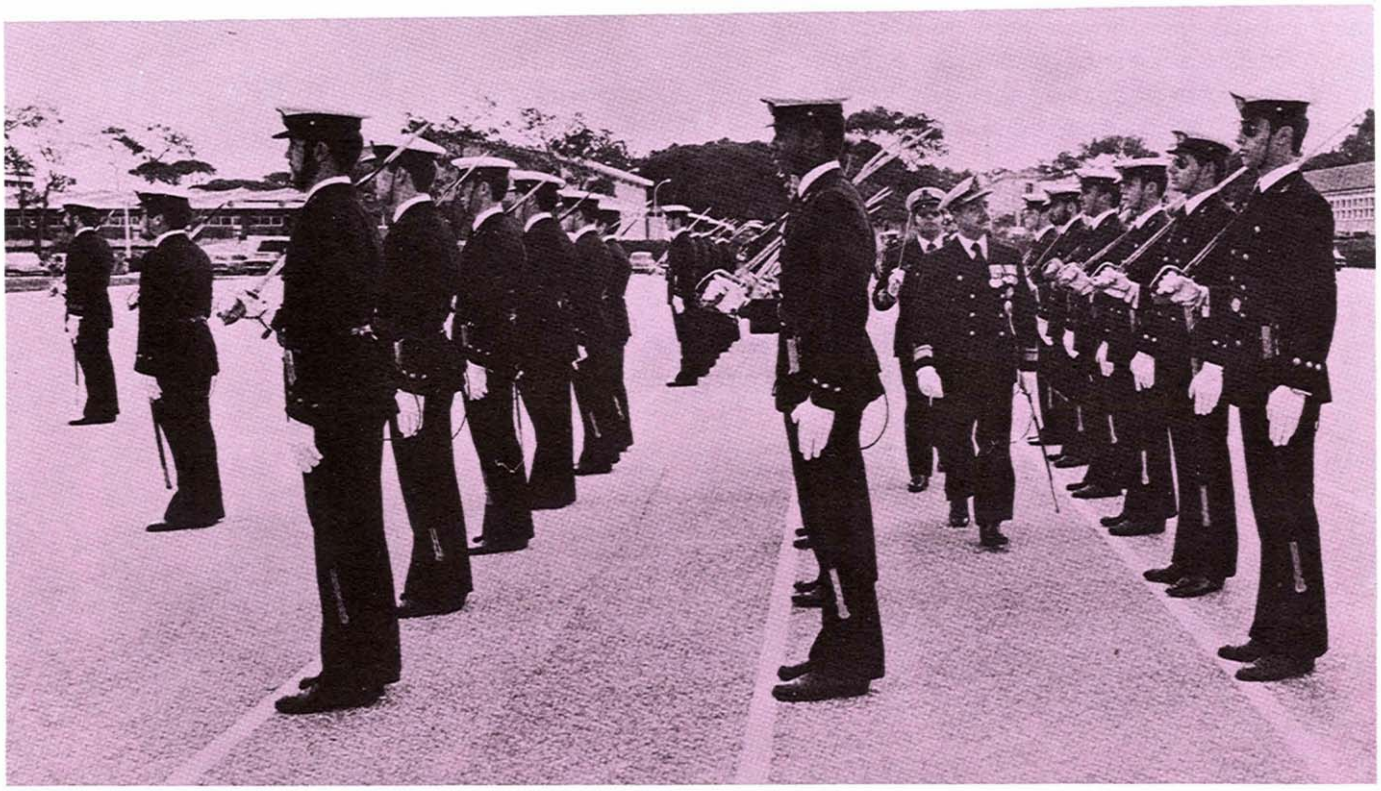
Aquela força naval, que se encontrava em manobras desde o dia 12 de Fevereiro com navios da Esquadra Francesa do Mediterrâneo, efectuou,

antes de entrar no Tejo, ao longo da costa portuguesa, exercícios com unidades da nossa Armada, nomeadamente com as fragatas "Comandante João Belo", "Comandante Sacadura Cabral" e "Almirante Pereira da Silva" e submarino "Albacora".

5.º ANIVERSÁRIO DO CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA

No dia 22 de Fevereiro findo, na sua sede social, em Lisboa, iniciaram-se as festividades comemorativas do 5.º aniversário do Clube do Sargento da Armada, com a realização de uma sessão solene presidida pelo presidente da Assembleia Geral, sargento-mor O Aníbal Romano. Presentes ao acto, uma representação do Clube Militar Naval, composta pelos presidente e vogal da Direcção, respectivamente capitão-de-fragata Carrilho Mateus e 2.º-tenente SG Orlando Lourenço, chefe da Direcção do Serviço de Educação Física, capitão-de-fragata José Monteiro Fiadeiro, e chefe, interino, da 2.ª Repartição da Direcção do Serviço do Pessoal, capitão-de-fragata Contreras de Passos.

Na sequência do programa comemorativo daquele aniversário, e até ao dia 15 de Março passado, a respectiva Direcção organizou várias manifestações culturais, entre as quais uma exposição fotográfica, e desportivas.



JURAMENTO DE BANDEIRA E ENTREGA DE ESPADAS A NOVOS OFICIAIS

Presidida pelo contra-almirante Serpa de Vasconcelos, director da Escola Naval, realizou-se, no dia 27 de Fevereiro findo, na parada daquela Escola, no Alfeite, a cerimónia do juramento de bandeira de 7 cadetes do 31.º Curso de Formação de Oficiais da Reserva Naval.

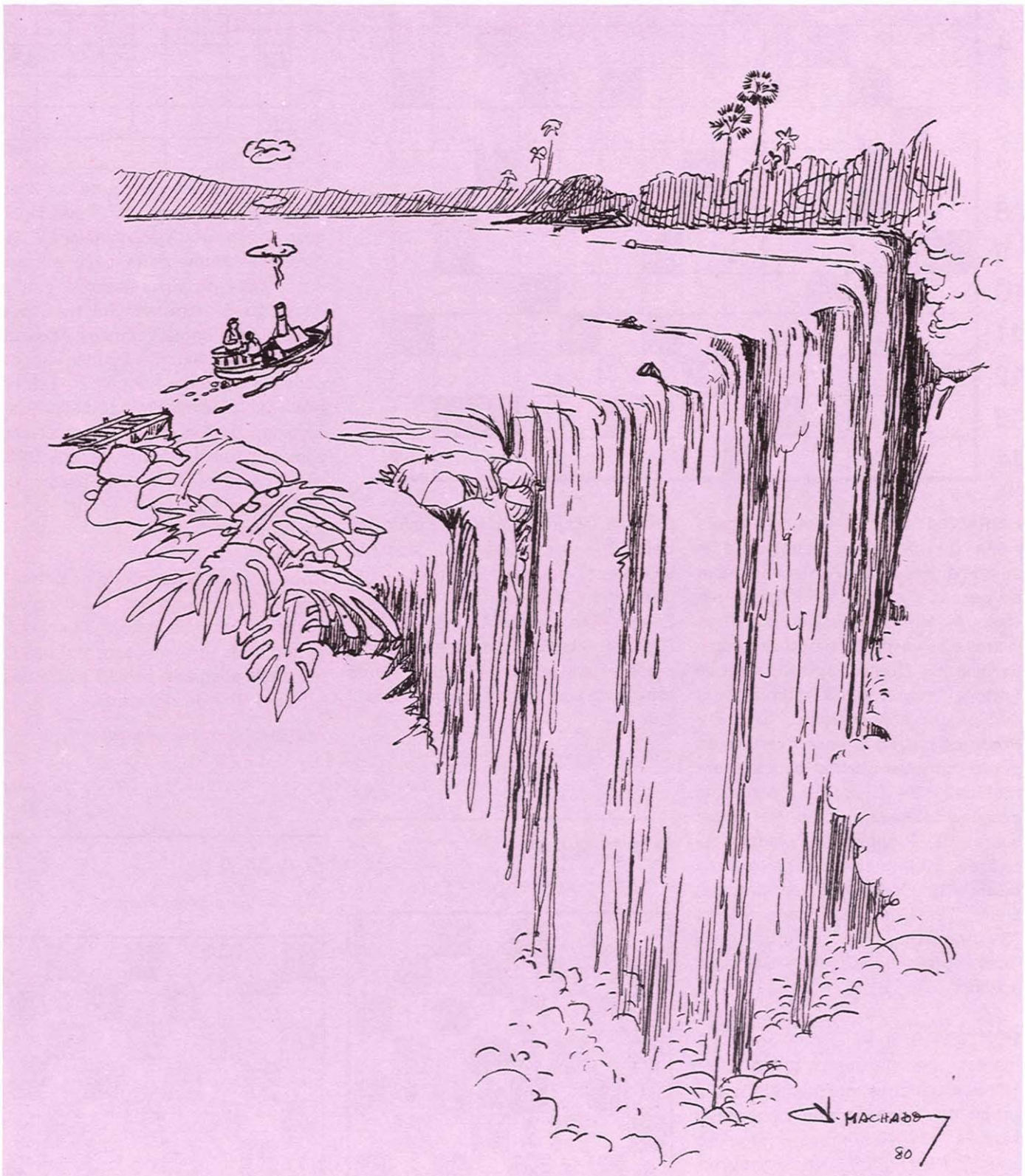
Após aquela cerimónia, assistiu-se ao acto solene da entrega de espadas a 53 novos oficiais que terminaram os seguintes cursos de formação: de Oficiais Técnicos, 42; de Oficiais Fuzileiros, 7; de Oficiais do Serviço Especial, 4. Na mesma cerimónia foram também entregues as espadas aos cadetes da RN mencionados.

CONVÍVIO DO CURSO DE ENFERMAGEM DE 1970-73

Os alunos do curso de enfermagem da Armada de 1970-73, acompanhados de familiares, reuniram-se, recentemente, num almoço de convívio no restaurante "Saraiva", no Cartaxo. A confraternização resultou num alegre convívio e numa jornada de sã camaradagem, em que esteve patente a juventude dos participantes.

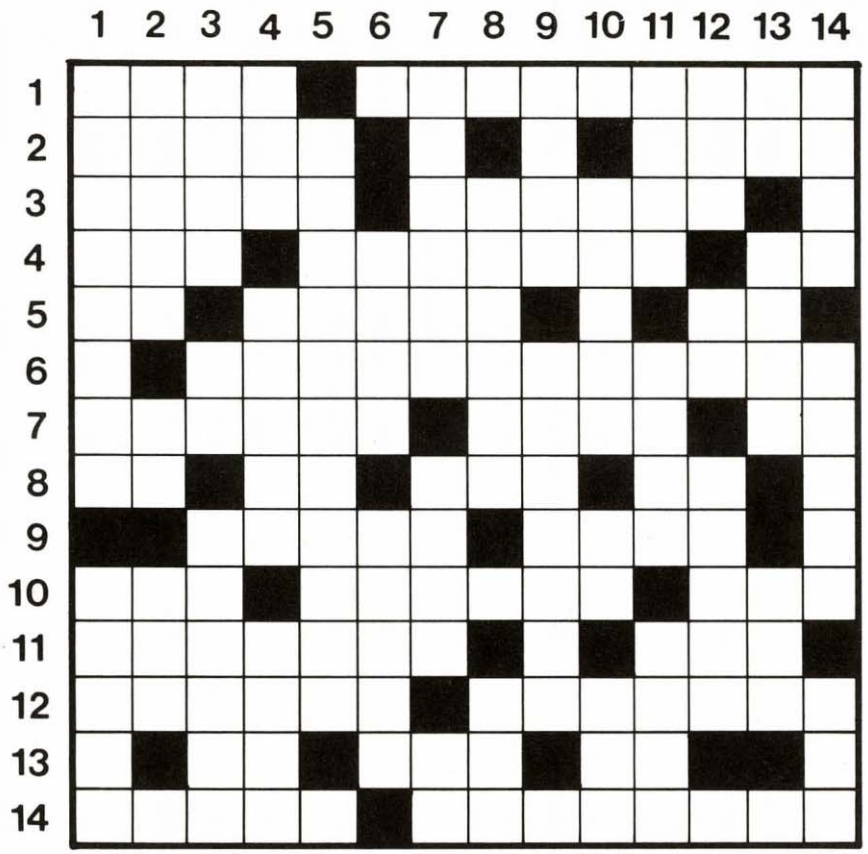
Dado o seu êxito, foi resolvido repetir estes convívios anualmente.

Quarto de Folga



—E não tem havido pessoas que se perdem aqui?
—Não siô. Aparecem uns dias depois, lá mais para baixo...

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1—Tátaro; prisão militar (pl.). 2—Viela; instrumento de ataque e defesa. 3—Primeira vértebra do pescoço; conjunto de forças navais. 4—Hora canónica entre as sextas e as vésperas; barco de pesca; polvilho. 5—Doutor (abrev.); serra de Portugal; níquel (símb. quím.). 6—O que produz sons musicais (pl.). 7—Ponto celeste na direcção vertical ao ponto de observação; banca; nota musical. 8—O mais; pronome pessoal; coloração; porco. 9—Cerce; soar. 10—Preposição; planta asterácea (pl.); barbatana peitoral da baleia. 11—Inclinação de terreno; ligue. 12—Congosta; carteamento. 13—Amónio (símb. quím.); vazio; duas vogais iguais. 14—Galhofas; apelido.

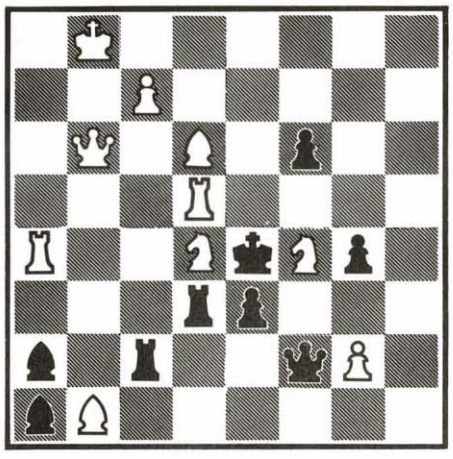
VERTICAIS: 1 — O que pode aumentar ou diminuir; brilho. 2—Homem de letras; substantivo (ant.); grupo de línguas a que pertence o siamês. 3—Assombra; negação (prep.); leis (fig.). 4—Remoinho; movimente; antiga armadura para a cabeça. 5—Presença. 6—Conjunto das regras dum ofício; osso do pé. 7—Recobrar; falso (gir.); duzentos (rom.). 8—Sumário; destilo. 9—Escondi; vila importante do distrito de Beja. 10—Armações para apanhar sardinhas; aqueles; possuir. 11—Concedido; o escol (fig.); uni. 12—Zanga; nota do tradutor; idiota. 13—Rio da Sibéria ocidental; voz do mocho (pl.); regra. 14—Curo; planta espinhosa cujo fruto é a amora; espádua.

(Solução no próximo número)

SEASA

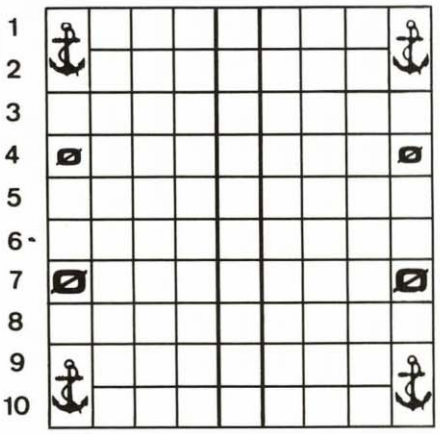
XADREZ

(Solução no próximo número)



Jogam as brancas e dão mate em dois lances.

PILHA DE PALAVRAS



1—Ultima estrela da cauda da Ursa Maior (Benetnasch). 2—Constelação austral (Pyxis). 3—Constelação zodiacal. 4—Nome comum às estrelas alfa e beta da Ursa Maior e alfa e gama do Cruzeiro do Sul (pl.). 5—Constelação boreal (estrelas Alferatz, Mirach e Almak). 6—Estrela alfa da constelação Peixe Austral. 7—Estrela alfa da constelação zodiacal Escorpião. 8—Estrela da constelação zodiacal Touro, conhecida por Olho do Touro. 9—Estrela Épsilon da constelação austral Orion. 10—Constelação austral.

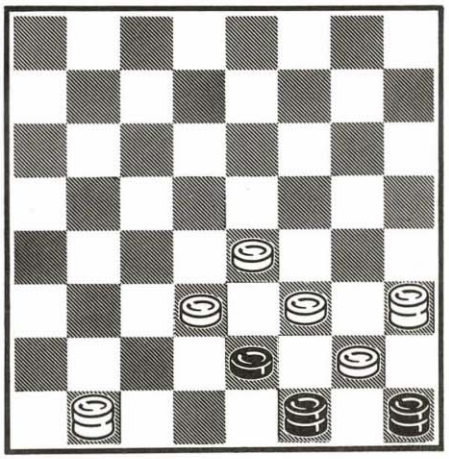
Depois de preenchidos convenientemente todos os quadrículos, o leitor encontrará, na coluna central, o nome de um instrumento usado pelos antigos para medir a altura dos astros acima do horizonte.

(Solução no próximo número)

Ferreira da Silva
Sarg.-aj. AP RA

DAMAS

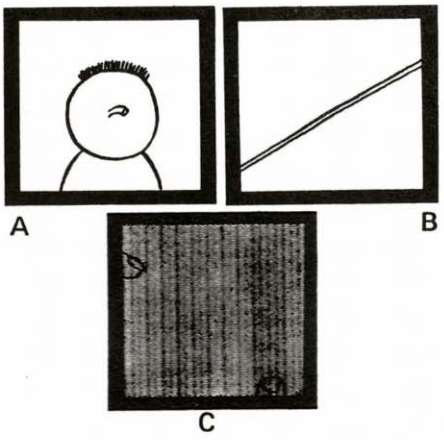
(Solução no próximo número)



Jogam as brancas e ganham.

À PERSPICÁCIA DO LEITOR

AMA O TRABALHO?



1. Qual dos desenhos (A, B ou C), se aproximam mais do que você sente ao encarar mais um dia de trabalho? Responda *Sim* ou *Não:*
2. É incomodado frequentemente por pesadelos?
3. Os dias para si arrastam-se entre os fins-de-semana e as férias?
4. Descobre maneiras de simplificar as suas tarefas?
5. Tem um ou mais amigos entre as pessoas com quem trabalha?
6. Honestamente, acha que faz melhor o seu trabalho agora do que fazia há 2 anos?
7. Acredita que todas as pessoas deviam trabalhar só de dia?
8. Gostaria de fazer outra coisa diferente daquilo que faz actualmente?
9. Passa muitas vezes as suas horas de descanso falando ou pensando de maneira positiva no seu trabalho?
10. Costuma ler ou ouvir autoridades nos assuntos de que se ocupa?

ANÁLISE

1. A—0; B—10; C—5 pontos.
Em condições psicológicas óptimas, os que gostavam do seu trabalho e eram bem sucedidos pelo seu interesse em fazer as coisas bem feitas, escolheram geralmente B—cada dia uma linha ascendente. Os que escolheram C trabalhavam geralmente em actividades manuais, mas alguns sentiam um pouco os seus dias de trabalho como "cinzentos". Os que escolheram A diziam geralmente que trabalhavam porque não tinham outro remédio.
Marque 10 pontos para cada *Não* às perguntas 2, 3, 7 e 8.
Marque 10 pontos para cada *Sim* às perguntas 4, 5, 6, 9 e 10.

CLASSIFICAÇÃO

80-100: aqueles que obtiveram pontuação acima de 80 acham o seu trabalho física ou mentalmente estimulante.
40-75: se se classificou neste intervalo, é dos que sentem penosamente, que a vida é só trabalho.
0-35: pontuação muito baixa.

CONCURSO N.º 103

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

C F L I O C G R E O S V P S S I C P
S A I O T R O I A L C I O A R F O I
A M A S O I C A R G H T R T U A R O
J I M E R T A S I A A O T I A I A S
A T E R C E I R A J I M F M S A R A
R M N S A R G F M O B S O R P L I O
Q O C I P I U A I T P M R O A I S F
U L I T O S L L E N R A M F R L M A
I E L P N T F I L J S I O O I H L L
P A J H T E L O M B O R E R A P E G
G R O S I S R S A N H O G M S I U R
O O A L O A E B T L I S R I A J G O
P V O S F L O R E S H M O T O O I C
E R M A L I S A S J P I J X I T M A
L O T O S R F D T O O O O B S E O O
A C R I B E H T E A S G A R D R A I
A M N O N S O I R L O U S N A G S S
P A I R A M A T N A S P Q M R A N T

No emaranhado de letras que apresentamos estão mencionados os nomes das ilhas que constituem o arquipélago dos Açores. Procure-os em todos os sentidos, menos obliquamente.
Alguns dos nomes estão escritos de forma invertida.

B. Carreira
Cap.-m.-g.

BRÍDEGE

NORTE
♠ D 9 8 5 2
♥ V 7
♦ A D 6 4 3
♣ D

OESTE
♠ A R 10
♥ 8 2
♦ 10 9 7 2
♣ A R 10 2

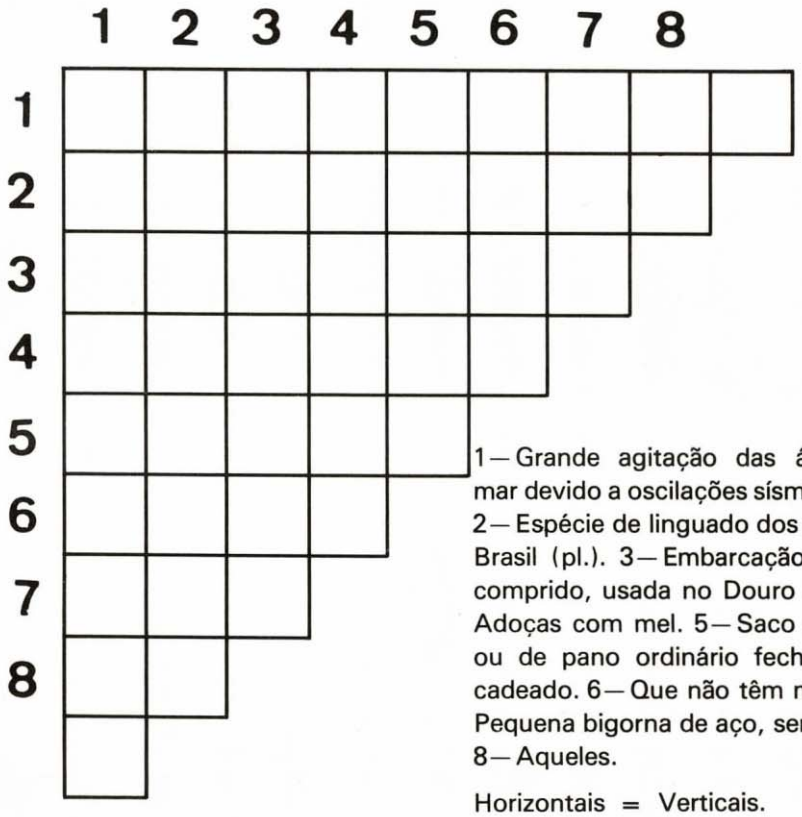
LESTE
♠ 6
♥ 10 6 5 4 3
♦ R V 5
♣ 8 6 4 3

SUL
♠ V 7 4 3
♥ A R D 9
♦ 8
♣ V 9 7 5

Sul marca 4 de espadas. Oeste ataca com o Rei de paus e continua com o Ás, Rei e 10 de espadas. Como deve jogar o declarante para garantir o contrato contra qualquer defesa?

(Solução no próximo número)

CRUZADA EM TRIÂNGULO



1—Grande agitação das águas do mar devido a oscilações sísmicas (pl.). 2—Espécie de linguado dos mares do Brasil (pl.). 3—Embarcação de leme comprido, usada no Douro (pl.). 4—Adoças com mel. 5—Saco de couro ou de pano ordinário fechado com cadeado. 6—Que não têm miolo. 7—Pequena bigorna de aço, sem hastes. 8—Aqueles.

Horizontais = Verticais.

(Solução no próximo número)

MINDOGUES

SOLUÇÕES

PILHA DE PALAVRAS

(Solução do problema do n.º anterior)

1—Peúga. 2—Prata. 3—Pando. 4—Pista. 5—Prece. 6—Punho. 7—Praga. 8—Pompa. 9—Pauta. 10—Pente. 11—Poder. 12—Pesar. 13—Pleno. 14—Ponto.

(Nansen. Amundsen)

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1—Mar; Sul; ara; maré. 2—Cá; dá; dê. 3—Rr; Ilda; ir. 4—Mi; um; Ovar; pá. 5—AM; varo; pato; três. 6—Ro; adir; trem; eira. 7—Al; dama; rasa; rogo. 8—Amo; sai; suo; sé. 9—Maria; cama; isso. 10—Ria; agi; rás. 11—Ar; rés; ias; capela. 12—Ana; Ota; aramar. 13—Sá; sal; RAU; lesara. 14—Ur. 15—Órbita; Sol; aparta.

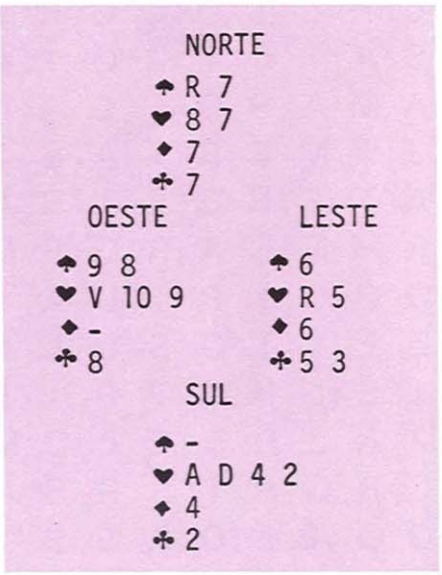
VERTICAIS: 1—Marmara; rugidos. 2—Imolam. 4—Cruzador; Ari. 5—Armada. 6—Rim; arrasta. 7—Oras; iena. 8—Acasales. 9—Dioptria. 10—Alvará; maioral. 11—Dates; agata. 12—Aromas; Isaura. 13—Ui. 14—Dipteros; cal. 15—Erário; are. 16—ERG; pás. 17—Saos; remara. 18—Emalar. 19—Elevada; sarara.

BRÍDEGE

(Solução do problema do n.º anterior)

Sul apanha a vaza com A ou V consoante Leste jogue ou não a Dama.
Seguidamente joga pequeno ouro para a Dama, e joga 10 de paus de Norte, sobre o que Leste terá de jogar o Valete para a Dama de Sul.

Agora, Sul joga 8 de ouros, Oeste pode baldar uma copa e Norte mete o 9 deixando que Leste faça esta vaza. (Nota: esta jogada é fundamental para o cumprimento do contrato, pois é a única maneira de conseguir outras mãos em Norte, ao mesmo tempo que Oeste vai ficando "squeezado", como veremos, sempre que joguemos ouros):
Leste poderá atacar o que entender, pois não vai alterar, substancialmente, o seguimento do carteio, no entanto o ataque mais lógico será de pequena espada. Sul faz a vaza e joga R de ouros para o Ás do morto, ao que Oeste ainda poderá baldar outra copa sem comprometer. O morto joga então o 9 de paus, ao que Leste tem de cobrir com o R para o Ás de Sul. Sul, jogando pequeno ouro para o 7 do morto, vai "squeezar" Oeste entre espadas, copas e o 8 de paus.
A posição será a seguinte:



Qualquer carta baldada por Oeste vai permitir fazer todas as vazas até final.

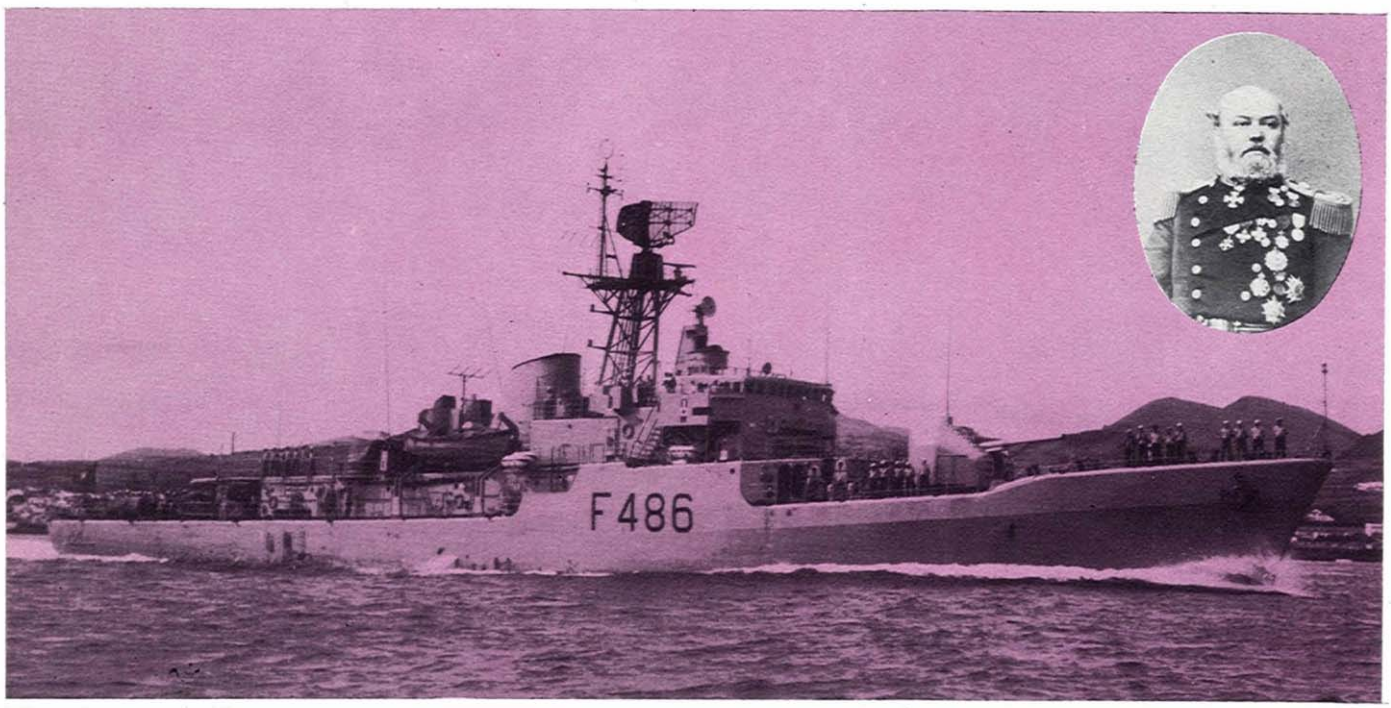
SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 101

A-b-3 ou 11; B-d-8 ou 15; C-1-10; D-j-8 ou 15; E-f-9; F-c-3 ou 11; G-e-13; H-o-2 ou 7; I-p-4; J-a-6; L-h-12; M-n-1; N-g-5; O-i-2 ou 7; P-m-14.

VENCEDOR:

1.º-gr. L n.º 285978, Celso Morais — 3.ª Repartição da D. S. Pessoal.

Os nossos navios e os seus nomes



Corveta "BAPTISTA DE ANDRADE"

Com as dimensões de 84,59 m (fora a fora) de comprimento, 10,80 de boca e 3,40 de calado máximo, desloca 1400 toneladas (máximo). Foi construída nos estaleiros da Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares — Factoria de Cartagena, Espanha, e entrou ao serviço em 18 de Dezembro de 1974.

Dois motores "Pielstick 12 PC2V400", com uma potência de 10 500 cavalos, permitem-lhe uma velocidade máxima de 23.6 nós; de cruzeiro de 18.5; e económica de 13.8, e dão-lhe uma autonomia de 9100 milhas a 13.5 nós.

Possui três geradores Diesel de 400 KVA e um Diesel de emergência de 320 KVA. Distribuição de energia de 440V/60 Hz, trifásica, para circuitos de força; 115V/60 Hz, trifásica, para iluminação e equipamentos vários — obtidos por transformação — e 115V/400 Hz para equipamentos electrónicos especiais.

A "Baptista de Andrade" está dotada com:

Artilharia: uma torre de 100 mm, com direcção de tiro e director óptico; duas peças de 40 mm, com directores de tiro óptico; dois reparos lança-foguetes iluminantes. Armas A/S: dois reparos triplos lança-torpedos; uma calha lança-bombas de profundidade; um roncador e um batitermógrafo electrónico. Ajudas à navegação: sonda, radiogoniómetro e girobússola com referência vertical. Radares: um de aviso aéreo (com sistema que permite detectar alvos aéreos sobre terra); um de aviso de superfície e outro de artilharia ligado à direcção de tiro. Sonar: um panorâmico de pesquisa e ataque. Guerra ABC: circuito de descontaminação. Comunicações: um transmissor MF e HF, outro HF; três receptores MF e HF, um transreceptor HF, dois UHF, um CHF e outro VHF/FM e, também, um de emergência HF, alimentado por baterias; três teleimpressoras.

A sua guarnição é de 8 oficiais, 16 sargentos e 82 praças.

Além dos alojamentos para a guarnição, dispõe ainda de acomodações para mais 36 homens.

Este navio foi construído sob planos portugueses e com concepção polivamente para as comissões que em África então se requeriam.

Patrono: almirante José BAPTISTA DE ANDRADE

Nasceu no dia 27 de Março de 1819.

Assentou praça na Marinha em 13 de Setembro de 1833, quando tinha apenas 14 anos de idade. As principais promoções ocorreram em: 30-11-1839, a guarda-marinha; 19-4-1858, a capitão-tenente por distinção, em campo de batalha; 18-2-1873, a contra-almirante, por distinção; 1895, a almirante, por distinção especial. Passou à Reserva em 1896.

A sua carreira militar naval, tanto no mar como em terra, foi fecunda em actos importantes, alguns quiçá heróicos, que lhe haveriam de valer a promoção por distinção a capitão-tenente e a condecoração com a comenda da Ordem Militar da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito.

Apenas com 15 anos de idade, em 1834, quando ainda não tinha concluído o curso de Marinha, ia já a caminho de Moçambique e da India, *galgando ligeiro à gávea da gata e a subir aos vaus, com a agilidade e alegria dos verdes anos.* Nesta viagem, enfrentou forte temporal no Cabo da Boa Esperança, onde *"andou à matroca" por muitos dias (...),* vendo morrer muitos dos seus camaradas.

É na India, em 1838, que termina o curso da Escola Politécnica, iniciando a sua carreira de oficial da Armada, embarcando no cúter "Andorinha", navio que comandou, assim como a polaca "Esperança", o brigue "Coimbra", a corveta "Estephania" e a fragata "D. Fernando". Carreira encerrada quando desempenhava o cargo de vice-presidente do Conselho do Almirantado (1892), depois de ter sido comandante geral da Armada (1890).

A sua actividade em terra, como militar ou ocupando lugares políticos, decorreu grande parte em Angola, onde se distinguiu em combates de pacificação, designadamente a comandar as forças expedicionários ao norte do rio Dande (1860) e na região dos Dembos. Todo o Norte de Angola foi percorrido por Baptista de Andrade. Nesta província, desempenhou as funções de governador do distrito de Ambriz (1855/59) e de governador-geral nos períodos de 1862/65 e 1873/76. Na Metrópole foi deputado do Parlamento e par do reino, vitalício.

O seu peito ostentava as mais altas condecorações portuguesas: a já citada Ordem da Torre e Espada, a comenda da Ordem Militar de Avis, as medalhas de ouro do Valor Militar, de Bons Serviços e do Comportamento Exemplar. Além de outras estrangeiras, possuía a comenda da Rosa, do Brasil.

Faleceu com a idade de 83 anos, no dia 26 de Fevereiro de 1902.

M. Horta
Sarg.-aj. L

Uniformes de sargento e praça da Companhia de Fuzileiros da Armada Real – 1723

Os figurinos que hoje publicamos são o de um sargento e o de uma praça da Companhia de Fuzileiros do Regimento da Armada Real.

Cada regimento, pela organização de D. João V, de 15 de Novembro de 1707 — *Regimento pelo qual sua Majestade há por bem de dar nova forma à sua Cavalaria e Infantaria, aumentando os soldos na maneira que nele se declara* — integrava doze companhias, tendo cada uma delas um escrivão, um tenente, um alferes, dois sargentos, quatro cabos e quarenta e quatro praças. O regimento tinha três oficiais superiores: um coronel, um tenente-coronel e um sargento-mor. Cada praça vencia, por dia, 53 réis e um pão de munição, de arrátel e meio, de trigo, e dois de centeio. Recebia, porém, apenas 30 réis de contado, ficando 23 cativos para a farda. O tambor recebia 90 réis diários, além do pão de munição, recebendo apenas 60 réis. O coronel auferia 24 000 réis, por mês. Os tambores somente batiam uma pancada à cadência da marcha; quando tocavam à assembleia é que rufavam de forma seguida. O tambor-mor recebia 100 réis por mês e o pão, ficando depois apenas com 80 réis. Pelo que se vê, havia já tambor-mor em 1707.

O sargento vestia casaca verde rodada, com dezasseis botões de latão sobre caseado de fio de lã, amarelo; os bolsos eram debruados a alamares de fio de lã, amarelo, com três botões. Nas abas da casaca havia duas âncoras bordadas a fio de lã, amarelo. Os canhões das mangas e os calções eram vermelhos. A camisa era branca, de linho, com punhos de "represa" ou de "leque". As meias, também brancas, de linho, com ligas de presilha, amarelas; os sapatos de cordovão, de pala alta, com fivelão de latão. Na cabeça usava o clássico chapéu de três pontas, orlado de galão de lã, amarelo, com um botão da mesma cor. Por debaixo da casaca suspendia o boldrié com a espada preta, de seis palmos, com bainha de couro negro e ponteira de latão. Na mão direita, empunhava a alabarda, símbolo do seu posto de sargento. A cabeleira era curta, de rabicho e laço preto. As cabeleiras dos sargentos e das praças eram brancas, em linho fiado, com canudos frizados. Em campanha constituiam um suplício, pelo calor e transpiração que originavam. Por isso, só em paradas ou dias festivos, as cabeleiras frizadas eram postas. Não obstante, alguns coronéis mantiveram sempre o uso das cabeleiras no serviço e em campanha. O laço preto, caído em duas pontas, fixava-se abaixo do apartar da cabeleira, ficando o rabicho a cair sobre as costas. Este uso manteve-se no Exército e na Marinha, mesmo depois da vinda do conde de Lippe, indo até quase ao limiar do século XIX. Com o plano de uniformes de 1806, este costume desapareceu.

O uniforme da praça é, em quase tudo semelhante ao do sargento, apenas variando nos bolsos, por ser mais simples o bordado a fio de lã na orla.

A praça tem a tiracolo a bandoleira de couro da qual suspende a patrona, contendo esta o cofre com trinta orifícios onde aloja igual número de cartuchos de papel, embalados e atados nas extremidades por fio encerado. Nesse tempo, a praça tinha de ter bons dentes para morder o cartucho e rasgar o papel, a fim de pôr à mostra a pólvora, antes de o introduzir no cano da espingarda, comprimindo-o com a vareta na câmara de explosão da arma. Também a tiracolo e sobre a bandoleira, suspendia o polvorinho com pólvora fina para a caçoleta da arma. O polvorinho era de couro, parecendo uma pequena borracha das que eram usadas antigamente no Norte para vinho. O bocal era de latão, com patilha de mola para abrir e deixar sair a quantidade de pólvora desejada. Duas borlas de couro decoravam o polvorinho, lateralmente, e serviam de prisão à sua suspensão, da pequena correia a tiracolo. A cinta, o cinturão de couro com fivela de latão, com boldrié duplo para o sabre e para a baioneta, ambos embainhados de couro com ponteiras de latão. Leva a espingarda da Ordenança, com fecharia de sílex, tendo a particularidade curiosa de a coronha e o fuste, estarem pintados a vermelhão da China ou Kraceíte, pintura que preservava as armas, quando embarcadas, de serem atacadas de parasitas. Daí, serem só as armas da Marinha a terem esta particularidade curiosa, que as torna de belo efeito decorativo no colorido do uniforme militar da época.

(Reprodução proibida)

Alberto Cutileiro

N.º 104 / MAIO 1980 / ANO IX / MENSÁRIO 15$00

revista da ARMADA

O Livro das Armadas

(pág. 4)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
S. Mendes	**O Livro das Armadas**	4
M. do Vale	**De Luto**	6
S. B.	**Histórias de Marinheiros** 17—Um torpedeamento	7
	Voz da Abita / Cartas ao Director	8
M. Horta	**Notícias Pessoais**	10
M. do Vale	**A história maravilhosa de dois velhos navios — um de guerra e um mercante**	11
D. Barreiros	**Conheça a sua Marinha** **Escola Naval: espelho da Marinha**	15
M. Martinha	**Nos tempos do remo e da vela (2)** I—As batalhas navais da antiguidade	19
J. Farinha	**Escuridão**	21
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	22
	Desporto	22
G. Brandão	**Filatelia**	23
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	25
M. Horta	**Reportagem**	26
	Quarto de Folga	32
A. Cutileiro	**Quartel do Terço da Armada Real no Castelo**	Verso da contracapa
A. Cutileiro	**Evolução histórica dos uniformes na Armada (16)**	Contracapa

PORTE PAGO

REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C/alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade da Marinha

Redacção e Administração:
Edifício da Marinha
1188 Lisboa Codex
Telefone: 36 89 60

N.º 104 / MAIO 1980 / ANO IX

Preço de venda avulso 15$00

Assinaturas anuais:
Continente e Ilhas 150$00
Estrangeiro 260$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

As caravelas da armada de Pedro Alvares Cabral na sua viagem à India em 1500. (Do "Livro das Armadas").

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

Dos velhos ... não reza a história

É como lenha queimada/Dos velhos o coração/As cinzas são a saudade/Dos tempos que já lá vão.

Com estes versos terminou o velho Alfredo Marceneiro — 86 anos de idade e, quanto a mim, o melhor intérprete masculino do fado de Lisboa — a sua actuação num recente programa da Radiotelevisão Portuguesa.

E como as ideias, tal como as cerejas, vêm umas atrás das outras, fiquei-me a pensar nos velhos deste país que, apesar de todas as promessas e palavras de compreensão, continuam a ser os grandes marginalizados da nossa sociedade.

Reformada/aposentada que seja uma pessoa, ao fim de uma vida de trabalhos e canseiras, logo lhe cai em cima o rótulo de *inútil* e, ninguém mais quer saber dela!

As coisas essenciais à vida sobem de preço? As necessidades continuam a ser praticamente as mesmas? A saúde é cada vez mais precária exigindo maiores despesas?

Pois o reformado/aposentado, com raros e insignificantes aumentos, fica amarrado à sua pensão como ficou Cristo à sua cruz!

E vai degradando o seu viver e o dos seus, cortando primeiro o supérfluo e depois o essencial, até que a morte se lembre dele e o leve deste mundo...

Há casos de bradar aos céus! Juízes conselheiros aposentados a ganhar menos que imberbes juízes de 3.ª, almirantes reformados a ganhar menos que imberbes segundos-tenentes do activo...

Tudo isto, e muito mais, me veio à mente por causa do tal programa da TV.

Para terminar, permito-me fazer um alerta aos homens que agora mandam: lembrem-se que, se Deus vos der vida e saúde, também hão-de ser um dia reformados/aposentados. Por se terem esquecido disso é que os de agora estão a sofrer...

C/alm.

O "Livro das Armadas"

Por mera casualidade encontrei em documentação do século passado uma referência ao "Livro das Armadas", nos termos seguintes: *Preciosa colecção anónima de estampas que representam os navios de todas as armadas que partiram para a Índia desde 1497 até 1566. Raridade bibliográfica, da qual se conhece um único exemplar, pertencente à Academia das Ciências de Lisboa, é de grande valia histórica, pois cada desenho é acompanhado por uma notícia.*

Como é natural, aguçou-se-me a curiosidade e a vontade de tomar conhecimento directo daquela preciosidade, deparando-se-me um livro com um formoso frontispício, manuscrito no português do século XV, cujo teor actualizado é o seguinte: *Memória das Armadas que de Portugal passaram à Índia, e esta primeira é a com que Vasco da Gama partiu ao descobrimento dela, por mandado de el-rei D. Manuel, no segundo ano do seu reinado, e no do nascimento de Cristo em 1497.*

Desconhece-se a identidade do autor desta famosa obra mas, já na nossa época Frazão de Vasconcelos encontrou na "Ementa" do ano de 1549, ano em que o autor desconhecido realizou a sua longa primeira viagem, a indicação de um morador da Casa de El-Rei que então embarcou para a Índia, o qual se chamava Francisco Tavares de Lucena e a quem atribuiu a autoria do citado livro.

Todavia, esta sugestão, por deficiência de elementos, é tida com grandes reservas, continuando, portanto, ignorado o nome do estranho desenhador e artista a quem se deve tão singular obra, que andou esquecida e extraviada, sem deixar vestígios, durante mais de 300 anos.

Há cerca de 87 anos foi ela adquirida por compra, pela Academia das Ciências de Lisboa, conforme consta na anotação do antigo funcionário da Torre do Tombo, de nome Rafael Eduardo de Azevedo Basto, desconhecendo-se, todavia, quem foi o vendedor.

O "Livro das Armadas" representa, pois, sob quadros impressionantes, a acção marítima dos portugueses, a caminho do Oriente, em descobrimento e conquista, durante 70 anos.

Tem 78 páginas aguareladas com 538 exemplares de naus quinhentistas e 24 apenas, de caravelas redondas, incluindo algumas dessas páginas agrupamentos de navios. Apesar de se encontrarem representados apenas aqueles dois tipos de navio, o autor do livro fá-lo perpassar à nossa vista sem uma única repetição.

Só este pormenor de técnica revela a grande capacidade artística do autor e a segurança com que trabalhava o elemento naval, animando-o de um espontâneo realismo, equilibrado nas proporções, rigoroso nas perspectivas e fidelíssimo nas minúcias, apesar da tão reduzida escala do desenho, figurando em perfeita arrumação estética, numa só página, quer as 15 naus da armada de Lopo Soares, quer somente as 3 da armada de D. Pedro de Castelo Branco, em 1522.

Na representação dos naufrágios, sossobrando os navios no mar largo, procura o artista variar as circunstâncias, e para tornar mais impressionantes as catástrofes, figura as naus com o seu pano largo, imenso, por vezes já desmantelado.

Quanto aos encalhes, varando os navios em terra, pôde ele desenvolver melhor os seus recursos artísticos, com a representação de trechos da costa, junto da qual se vêem os cascos abandonados, num variado ambiente cenográfico de penedias, praias e rochas aflorando do mar.

Em suma, durante aquele período de 70 anos, não há navio vindo de Portugal, por mais pequeno que seja, que não esteja retratado e não tenha o seu nome inscrito naquele tão belo livro.

O "Livro das Armadas" esteve presente em grande número de exposições, quer em Portugal quer no estrangeiro, onde mereceu as mais favoráveis apreciações e críticas sobre o seu valor artístico e histórico, salientando-se entre elas as do arqueólogo naval francês La Roërie, de grande nomeada no seu tempo.

Posteriormente, vim a averiguar que o comandante Jaime do Inso, quando desempenhava simultaneamente as funções de director do Museu e da Biblioteca de Marinha, mandou reproduzir, a preto e branco, três exemplares do "Livro das Armadas", com fotografias da autoria do conhecido fotógrafo da década de cinquenta, Mário Novais.

Dois destes exemplares, de luxuosa apresentação e valiosa encadernação, ficaram naqueles dois organismos da Armada e o terceiro foi oferecido à Escola Naval do Rio de Janeiro, no ano de 1941.

Aquando da minha visita à Academia das Ciências de Lisboa, fui informado que brevemente será publicada, para venda ao público, cópia a cores, o que representa uma iniciativa digna de registo e apreço.

Como complemento desta simples investigação e por achar curioso e oportuno o seu relato, aproveito a ocasião para transcrever algumas referências do historiador dr. Francisco Mendes da Luz sobre as armadas da Índia.

O único meio de comunicação efectiva e de ligação eficiente entre os domínios portugueses do Ultramar e a Metrópole eram naturalmente os navios — caravelas, naus, galeões ou embarcações de outro tipo. O fabrico e a manutenção permanente destes navios foi sempre ponto essencial da política e da administração ultramarina portuguesa.

Naturalmente, a viagem de um navio isolado, além de constituir presa mais fácil para o inimigo, oferecia os inconvenientes de não ser possível a ajuda mútua em caso de naufrágio.

Por outro lado, não era em qualquer época do ano que se podia fazer a navegação à vela; o horário das viagens estava condicionado aos ventos e às correntes favoráveis e na Índia concretamente às monções. A monção que na costa do Malabar começa a soprar do Nordeste no mês de Abril,

impede pelo menos desde meados de Maio a fins de Junho, que os navios se aproximem daquela costa.

Portanto, as suas naus formando normalmente um grupo — uma armada — sob o comando de um capitão-mor tinham que partir de Lisboa entre Março e Abril para chegarem à Índia em Setembro. O regresso de Goa, a "torna-viagem", como se dizia, era, em princípio, até começos de Janeiro; simplesmente, muitas vezes, o princípio não era observado e isso com grande risco da travessia. Umas vezes, por esperar carga mais abundante, outras porque as reparações não eram efectuadas a tempo, sacrificava-se a época normal da partida e arriscavam-se as naus a hibernar na ilha de Moçambique ou a uma perda, por vezes fatal, de que eloquentemente nos fala a História Trágico-Marítima.

Há que fazer a distinção entre as armadas do Reino, isto é, as naus que saíam de Lisboa com destino à Índia, para logo regressarem carregadas à Metrópole — as chamadas "naus de carreira" — e aquelas que na própria Índia, ou mais concretamente na "Ribeira de Goa", se organizavam para manter o contacto com os portos do Extremo Oriente, nas costas da China e do Japão, e ainda para guardar os pontos da costa asiática onde os portugueses tinham os seus entrepostos comerciais. (...)

O organismo encarregado de organizar as armadas, desde a construção das naus ao seu provimento e à nomeação das tripulações era o "Armazém da Guiné, Mina e Índias". O cargo de provedor-mor dos Armazéns e Armadas — como se designava — era dos mais importantes e cobiçados na hierarquia ultramarina. Este cargo foi criado ainda em tempo de D. Manuel e, mediante documentação coeva que foi examinada, conseguiu-se esclarecer a distinção que existia entre o provedor da famosa Casa da Índia e o dos Armazéns.

A Marinha, no sentido que é dado actualmente a este vocábulo, quer dizer, tudo o concernente à navegação — construção de navios, aquisição de aparelhagem para as naus, pilotagem, elaboração de cartas de marear e até o recrutamento das tripulações dos barcos — tudo isto estava a cargo de um organismo distinto da Casa da Índia, instituição esta que recebeu a princípio o nome de Armazém da Guiné e depois da Mina e Índias, ou Armazém da Guiné e Índias, aparecendo porém as mais das vezes designado na documentação coeva apenas por Armazém. Nomes ilustres da nossa navegação estão ligados a tal instituição como o célebre Bartolomeu Dias, que foi recebedor do Armazém da Guiné — como era então singelamente denominado desde 1494 até 1497.

O cargo de provedor é criado exactamente em Novembro de 1501 e confiado a um fidalgo da Casa Real, Jorge de Vasconcelos. No diploma que cria esse cargo ficou acentuado, a atestar a importância que se concedia à organização das armadas, "que as autoridades do Reino desde os vedores da Fazenda até aos juízes locais deviam conceder ao provedor toda a classe de facilidades para melhor cumprimento da missão que lhe competia, a qual se estendia ainda ao corte de madeiras destinadas à fábrica das naus, para cujo transporte ele poderia tomar os barcos e batéis que julgasse necessários".

Era o chefe deste organismo quem examinava e designava os pilotos para as diversas embarcações e era no Armazém que, em princípio, se elaboravam as cartas de marear bem como era nele também que se guardava sob o maior sigilo o "padrão da navegação", isto é, a carta modelo e guia de que todos os pilotos deviam tomar conhecimento e jurar pelos Santos Evangelhos que a não divulgariam sob nenhum pretexto. Essas naus serviam para o transporte dos vários produtos que se mercadejavam entre o Oriente e a Europa e tinham que ir, ao mesmo tempo, guarnecidas de artilharia e prontas para o combate. "A segurança das comunicações marítimas era a base da segurança do Estado".

As armadas eram como fortalezas volantes indispensáveis para assegurar o domínio português nos mares do Oriente. "A mais segura fortificação que pode haver nesse Estado são as armadas", dizia-se ao vice-rei da Índia em 1594. Efectivamente, todo o poderio e todo o sistema de ligação dos portos do Oriente assentava quase exclusivamente na força das armadas e no respeito que estas inspiravam, principalmente aos turcos.

Assim, podemos dizer que tinha que haver sempre pelo menos duas armadas de alto bordo — compostas por galeões — uma, que andava nas costas do Malabar e cuja base era Goa e outra com base em Malaca, a chamada armada do Sul, cujo raio de acção se estendia até às Molucas.

Esta armada passou a ser absolutamente indispensável desde que a partir dos fins do século XVI, os holandeses começaram também a cruzar os mares do Sul. Estas armadas eram muitas vezes organizadas à custa dos rendimentos da Fazenda da Índia e constituiam enorme preocupação e encargo para os vice-reis. Começavam elas a aprestar-se nos começos do Inverno — Abril — para estarem prontas a sair no início do Verão, fins de Agosto até Setembro. Normalmente, estas armadas eram anuais, o que não quer dizer que, em caso de necessidade, não tivessem que ser aprestadas outras que actuavam mais próximo de Goa. Os inimigos locais, como o famoso Cunhale obrigavam-nos a uma vigilância constante. Quanto desciam desde o golfo Pérsico, ou vinham desde Cambaia ou ainda dos portos mais próximos de Goa, as naus com tecidos, especiarias ou simplesmente com abastecimentos, tornava-se indispensável a sua protecção. (...) Pela quantidade e qualidade da gente que nelas iam, pelos valiosos carregamentos que da Índia transportavam, essas armadas eram esperadas com verdadeira ansiedade no Reino.

Restam-nos várias relações manuscritas, dispersas pelas nossas bibliotecas, dessas armadas, bem como das pessoas que elas transportavam. Uma das mais famosas é a célebre Ementa da Casa da Índia.

Se no seu espírito existe algum interesse por estas recordações do passado que espalharam Portugal por todos os cantos do Mundo, tente analisar, se lhe for possível, o original ou alguma das cópias do "Livro das Armadas" e garanto-lhe que não se arrependerá.

Outra alternativa, será a aquisição da nova cópia a cores, que lhe permitirá ter na sua biblioteca uma preciosidade de rara beleza e valor artístico e histórico.

José Agostinho de Sousa Mendes
Cap.-m.-g.

De Luto

Com a morte do comandante Carlos Alberto de Oliveira e Lemos esta Revista perdeu um dos seus mais ilustres colaboradores.

Membro do Corpo Redactorial desde a fundação, era uma pedra fundamental dentro deste modesto organismo da nossa Marinha.

Além da valiosa e apreciada colaboração que lhe prestava, como responsável por uma das suas principais secções — *Ciências, Artes e Letras* — era notável a sua acção na selecção de originais e na revisão de provas, onde deixava sempre uma nota da sua personalidade de homem inteligente, compreensivo, humano e conciliador.

Possuidor de uma cultura invulgar, poeta, pintor e sociólogo, toda a Marinha conhecia sobejamente as suas nobres qualidades de carácter e a sua grande competência profissional.

Entre 15-9-1944, data em que assentou praça como cadete da Escola Naval, e 13-3-1980, data do seu falecimento no posto de capitão-de-mar-e-guerra, em todas as situações em que prestou serviço, no mar e em terra, deixou um rasto de amizade, simpatia e prestígio difíceis de alcançar, fruto das suas excelentes qualidades morais e profissionais.

Com o seu desaparecimento prematuro não está de luto apenas sua família e a "Revista da Armada"; está de luto toda a Marinha por ter perdido um dos seus melhores oficiais.

—

N. R. — Pede-nos a família do comandante Oliveira e Lemos que, por intermédio desta Revista, transmitamos os seus agradecimentos a todos quantos manifestaram o seu pesar ou compareceram no funeral.

Igualmente, a "Revista da Armada" agradece, sensibilizada, as condolências que alguns leitores e colaboradores tiveram a amabilidade de nos enviar.

Histórias de Marinheiros

17 — Um torpedeamento

Na Marinha, como em tantos outros sectores da vida, os novatos são sempre vítimas de umas quantas partidas mais ou menos inocentes. E o meio, verdade seja dita, presta-se admiravelmente para o efeito. Geralmente, o jovem marinheiro vai tomar contacto, pela primeira vez, com o navio, onde tudo desconhece, desde a nomenclatura usada até aos milhentos mecanismos que se escondem no seu bojo.

No meu tempo, já longínquo, sei eu já lá tudo o que faziam aos aspirantes!?

As escadas que, exteriores ao costado, dão acesso ao navio, designavam-se, no seu conjunto, por portaló. Não há nenhuma porta que barre o acesso por elas. O mais que se pode fazer é içarem-se ao nível do convés. Pois uma das partidas clássicas era o oficial de serviço intimar o pobre aspirante a ir pedir ao senhor imediato a "chave" do portaló...

De uma vez, a bordo da "Sagres" velha, outro oficial convenceu dois aspirantes que uma buzina de nevoeiro, arrumada na casa da giro-bússola — constava de uma caixa de madeira, munida de manivela — fornecia a localização exacta do navio no mar, mediante a introdução de certos elementos escritos. A operação, um tanto complicada, culminava por uma tantas maniveladas muito rápidas, indispensáveis para que o aparelho cozinhasse os dados fornecidos e devolvesse, num papelinho, a latitude e a longitude do navio. Imagine-se o susto dos rapazes quando, na última fase da operação, absolutamente convencidos da maravilha do *aparelho*, deram à manivela, com alma, e apenas lhes respondeu um ruído grosso, ecoando fortemente contra as anteparas estreitas! Pois o tal tenente, autor da partida, não se desmanchou... Mostrou-se, apenas, surpreendido, e explicou que havia grave avaria a remediar...

No regresso de uma viagem a Moçambique, em plena II Grande Guerra, o nosso navio entrou no Atlântico, dobrando o Cabo da Boa Esperança, numa altura em que a campanha submarina alemã estava no auge. Na câmara dos oficiais discutia-se, com calor, o lado estratégico desse aspecto da guerra e as consequências decisivas do seu resultado na marcha para a vitória. O médico de bordo, oficial distinto na sua especialidade, fazia a sua primeira viagem por mar. Desconhecedor do meio e da arte da guerra naval, seguia muito interessado as controvérsias animadas que se travavam entre os oficiais. Um jovem tenente notou aquela particularidade e considerou que, bem explorada, serviria admiravelmente para promover uma das partidinhas tradicionais. E assim, na perseguição do seu desígnio secreto, quando passeava com o doutor no convés, nas horas de folga, o tenente fazia derivar sempre a conversa para submarinos, guerra de corso, torpedeamentos. E, muito confidencialmente, confessou ao doutor o seu receio do próprio navio, em que viajavam, poder ser vítima da guerra submarina. E, num tom convincente, racionava:

— O doutor compreende: de que tamanho verá o comandante de um submarino alemão, no periscópio, a nossa pequena bandeira? Não será maior do que a cabeça de um alfinete!... As cores mal se distinguirão. Qualquer identificação será impossível.

E já com o médico vencido, vergado à lógica de uma argumentação *irrespondível*, rematava:

— Acresce que o periscópio, molhado pela surriada do mar, não permite uma visão perfeita. E o alemão, que não tem aliados no Atlântico, afunda tudo o que vê: ou são inimigos, ou neutros sem categoria...

O doutor passou a andar preocupado. Bastas vezes, a navegar, de dia e até bem pela noite dentro, o surpreendiam na câmara, olhando o mar fixamente, sabe-se lá se com a esperança de pressentir o periscópio assassino e tomar, assim, as suas preocupações a tempo...

Certa noite, já próximo das Canárias, o mar estava um espelho, a noite calma, sem o estremecer de uma brisa. O doutor, cansado, recolhera-se cedo ao camarote. A *espionagem* deu-o dormindo, com a porta no trinco. As condições eram favoráveis para o *torpedeamento*. Lentamente, dois tenentes — o primeiro buscara o concurso de um outro — deslizaram pelo corredor, um com uma pistola de alarme e outro com um jarro cheio de água. A porta foi aberta com mansidão. A lâmpada do camarote estava apagada, mas o reflexo pálido da luz do corredor deixava concluir que o doutor dormia profundamente. A respiração era serena, na paz tranquila de um sono reparador. Um pequeno remorso atravessou, momentaneamente, a alma dos jovens tenentes. Mas o plano estava traçado e a sua concretização impunha-se, sem hesitação, não fosse a *vítima* despertar. Ia ter lugar o *torpedeamento*. Leva mais tempo a descrevê-lo, do que levou a realizá-lo. Simultaneamente, numa acção fulminante, um tenente disparou a pistola, com estrondo, e outro acendeu e apagou rapidamente a luz do camarote — o reflexo da *explosão* — ao mesmo tempo que, com outra mão, lançava a água do jarro, em cheio, na cara do doutor. Na retirada, ainda a porta do camarote foi fechada com fragor, num requinte adicional à sugestão do torpedeamento.

No camarote contínuo, um rebite arrancado previamente da antepara, era o ponto de observação. O doutor soltou um berro medonho que dominou, por momentos, os ruídos de bordo. Depois, acendeu a luz, agarrou atabalhoadamente o cinto de salvação, pôs os óculos... e só então tomou consciência do que se passara...

... Fôra uma partidinha dos camaradas... O doutor pagara o tributo a Neptuno — o deus omninpotente dos mares insidiosos...

S. B.

Voz da Abita

Cartas ao Director

Recebemos dos nossos leitores e amigos a seguinte correspondência:

De Manuel Franco de Brito, Viana do Castelo, uma carta em que, a propósito da sua inscrição como assinante, diz: *Gosto dos navios, do mar e dos marinheiros (já o fui) e por isso quero continuar ligado a todo esse mundo através da nossa Revista.*

De Luciano de Oliveira, Lisboa, uma carta de que transcrevemos: *(...) Quantos mais anos se vão passando desde que deixei a Marinha — 1943 — mais saudades vou sentindo dela! E julgo que não é só comigo que isto se passa, mas sim com todos quantos a serviram. Vê-se bem nas cartas ao Director (...).*

De Carlos Fernando Ribeiro dos Ramos, Queluz, uma carta de que transcrevemos: *(...) Sou um jovem de 16 anos cuja principal ambição é servir dignamente a Pátria na honrosa corporação da Armada (...).*
Assim, procuro adquirir todos os números da Revista, o que não tem sido fácil (...).

—

N. R. — Com excepção dos n.os 1 e 2, que estão esgotados, todos os restantes pode adquirir na nossa Secretaria.

De José Fernando Oliveira Canteiro, restaurante "A Mó", S. Miguel, Vila Nova de Poiares, uma carta de que transcrevemos: *(...) Começo por saudar todos que consigo trabalham para que esta nossa querida Revista seja luz e seja vida para os que foram, e já não são marinheiros, como eu.*
Trabalho num restaurante perto de Coimbra e gostava que antigos camaradas se identificassem quando cá passam, para poder conversar com eles sobre coisas da Marinha. Também gostava de ter notícias do "Zé Grande", de 1939/73 e do "Capitão", 1970/74, bem como de outros mais. Há amizades que não se esquecem... Não sei como havia de passar sem a "Revista da Armada" (...). Um abraço para todos vós.

De Mário Rebelo, Porto, uma carta de que transcrevemos: *Na qualidade de leitor assíduo da nossa Revista, venho expressar-lhe toda a minha simpatia, bem como a todos os seus colaboradores. Gostaria que publicassem mais fotografias e mais artigos sobre navios antigos, para que a gente mais nova possa ver e sentir que sempre houve marinheiros "capazes de tudo e mais alguma coisa...".*

De um anónimo que se assina (mas não assina...) "um marinheiro em nome de milhares" e se diz "um leitor assíduo da nossa Revista que é bem um símbolo da Marinha de Guerra portuguesa, distinta Corporação à qual me orgulho de pertencer", uma carta que passamos a comentar:
Afirma o leitor que a *finalidade exclusiva* da sua carta é *fazer algumas críticas focando os seus defeitos e as suas lacunas* (da Revista, claro). E continua: *Acredito que já alguém o tenha feito antes, simplesmente a Redacção, da qual V. Exa. é director, nunca se dignou publicar.*
Manifesta-se muito indignado por não revelarmos o nome verdadeiro do nosso colaborador cabo "Pezinhos", dizendo que temos obrigação de o fazer, e acusando-o de ser um saudosista que *pretende lançar as praças umas contra as outras,* e fazer propaganda para que as praças andem fardadas, esquecendo os oficiais *que eram os únicos a ter essa regalia.*
Defende o ponto de vista do uso do traje civil porque *muito antes de deixamos os uniformes nas unidades quando vamos de licença, já os estrangeiros os deixavam, nomeadamente os de todos os países da NATO,* acrescentando: *não seria mais aceitável relembrar que a nossa farda é grosseira e de má feitura, começando pelas calças sem portinhola e acabando no blusão em forma de saco de enfiar pela cabeça? (...).*

—

N. R. — Claro que as cartas anónimas não têm resposta, mas esta dá-me oportunidade para dizer alguma coisa que me parece conveniente.
Em primeiro lugar, devo informar este leitor que em nove anos de publicação da "Revista da Armada", a sua carta é, entre centenas, a terceira sem identificação. O caso, quanto a mim, é muito significativo, porque mostra, por um lado, a honestidade dos nossos leitores que, quando têm observações ou sugestões a fazer, assinam as suas cartas e, por outro, que são muito poucos os antigos ou actuais marinheiros que não gostam da Revista.
Quanto ao uso de uniformes já o nosso colaborador, cabo "Pezinhos", respondeu a uma carta no nosso número 102/Março 80.
No que diz respeito aos artigos que publicamos, temos a noção perfeita de que não podem ser do agrado de todos os leitores. Fazemos o melhor que podemos mas, como já temos dito por várias vezes, continuamos abertos a toda a colaboração susceptível de melhorar o nível.
Para terminar, pedimos o favor de não escreverem cartas anónimas, porque não encionamos responder a mais nenhuma. Vão é o caso dos que escrevem com seudónimo, que estão perfeitamente dentificados junto de quem de direito, que é Direcção da Revista. Assinem pois as ossas cartas sem receio, porque nós acei-amos todas as críticas construtivas feitas m termos e todas as sugestões no sentido le melhorar a Revista. Só não alimentamos olémicas que não levam a nada, pois o osso lema é, e continuará a ser, servir a Marinha e fomentar a amizade e a concórdia ntre todos os que a servem. Mais nada!

Do arquitecto Vasco S. C. Rosas da Silva, Porto, uma carta, que agradecemos, sugerindo que *como a*

nossa iconografia sobre o mar e seus derivados é pouco conhecida, tentássemos obter uma reprodução de um óleo existente no Museu de Macau, muito detalhado, sobre a explosão da fragata "D. Maria II", relatada no n.º 100/Jan. 80.

N. R. — Vamos diligenciar no sentido do que foi proposto.

De Maria João Ramos Rocha, Forte da Barra, Aveiro, uma carta, na qual, a propósito de renovar a sua assinatura, escreve: *Aproveito para desejar muitas felicidades à "Revista da Armada", pois é com a maior alegria que a leio. E, desde já ficam sabendo que também há raparigas* apaixonadas *pela Marinha. Com os meus 16 anos, eu sou uma delas.*

Do advogado, dr. Alberto Baptista de Abreu, Lisboa, uma carta que, pelo seu interesse, transcrevemos na íntegra:

Assinante e leitor interessado da "Revista da Armada", feriu-me muito especialmente a atenção o Apontamento *com que, no número de Fevereiro em curso, o sr. comandante Pinto Machado teve ensejo de nos falar de dois grandes vultos da nossa História.*

O primeiro, o marquês de Pombal, foi lembrado a propósito do silêncio (mais, da animadversão) que a seu respeito se sucedeu durante um século após a sua morte, exactamente até à celebração do centenário desta, em 1882, com festejos que tiveram, a par de grande luzimento, um notável significado político.

Desconhecia eu, porém, que fora o duque de Saldanha quem, num gesto percursor, cerca de 30 anos antes, havia prestado ao grande ministro de D. José I uma primeira e singela homenagem, removendo os seus restos mortais para a capela onde fora baptizado.

Permitir-me-ia acrescentar à interessante notícia que decerto nesse lance Saldanha não se teria movido apenas pelo desejo de praticar um simples acto de reparação histórica. Nele deve ter influído também a voz do sangue porque Saldanha era, nada mais, nada menos, que neto do marquês de Pombal.

Sebastião José de Carvalho e Melo, sendo, como se sabe, nosso ministro em Londres, fora encarregado por D. João V de o representar em Viena de Áustria como medianeiro entre a futura imperatriz Maria Teresa, ao tempo apenas rainha da Hungria, e o Papado, a propósito da atribuição da coroa imperial. Sebastião de Carvalho partiu a desempenhar-se da missão em 1745 e, poucos meses decorridos, apaixonou-se naquela capital, sendo já viúvo e quinquagenário, pela filha dum dos favoritos da corte, o marechal conde de Daun, Leonor Ernestina de seu nome, com quem casou. Este casamento deve assinalar-se como providencial para Sebastião José, pois ao regressar a Portugal, em 1749, teve sua mulher ocasião de privar e de cair no agrado da rainha D. Maria Ana de Áustria, mulher de D. João V, tia da imperatriz Maria Teresa, e naturalmente sua patrícia. Dessas relações amistosas terá surgido a indicação que, subindo ao trono D. José I, a rainha viúva, sua mãe, lhe fez de Sebastião José para secretário de Estado.

De tal casamento teve Pombal dois filhos varões e três filhas, a mais nova das quais, Maria Amália de Carvalho Daun, casou em 1774 com João Vicente de Saldanha Oliveira e Sousa, morgado de Oliveira, feito, já pelo Príncipe Regente D. João, de quem era camarista, conde de Rio Maior em 1803.

O nono filho deste casal, de seu nome João Carlos Saldanha de Oliveira e Sousa Daun, nascido em 1790, no palácio de seus pais, à Anunciada, em Lisboa (logo a seguir ao actual Ateneu Comercial), estava fadado para grandes destinos. Assentando praça aos 14 anos em Infantaria 1 (como capitão, visto ser filho dum conselheiro de Estado...), morreu com 86 anos, embaixador em Londres, depois duma vida intensa, largamente agitada, onde se revelou o nosso mais genial militar do seu tempo e um político de grande actividade e influência até ao fim dos seus dias, presidente do Ministério várias vezes, a quem chegaram por ironia a chamar D. João VII.

Na piedosa cerimónia da capela das Mercês a que alude o sr. comandante Pinto Machado, o velho duque, perante os despojos de seu ilustre avô, bem podia ter meditado na fragilidade das grandezas do mundo, como ele próprio aliás tantas vezes teve ocasião de experimentar.

De Mário Cândido Rebelo, Porto, uma carta em que manifesta o seu contentamento pela ideia de fazermos um porta-chaves com a figura do "Pezinhos". Adquiriu um e diz que já lho pediram, mas que *só depois de ter morrido o dará... porque sendo uma coisa insignificante o faz sentir mais perto da sua "Briosa".*

Sugere a publicação de "posters" de navios e outras coisas que marquem a presença da Armada entre os actuais e antigos marinheiros, sugestão de que tomamos nota e não temos concretizado por falta de disponibilidade financeira.

De Arlindo R. Silva, Cambridge Mass, U.S.A., uma carta de que transcrevemos: *A Marinha é, sem dúvida nenhuma, importantíssima para qualquer país, não só para a sua defesa, como para a representar no estrangeiro.*

Foi já há 4 anos que a "Sagres" aqui esteve (em Boston), juntamente com veleiros de outros países, e ainda hoje se fala nela. De todos os navios presentes foi o mais visitado, por ter sido considerado um veleiro impecável.

Há dias, a propósito de nova visita desses navios (não sei se a "Sagres" vem ou não), passaram um documentário na TV que muito me comoveu porque foi feito na "Sagres" e eu fazia parte da guarnição.

Se ela vier, cá estarei, desta vez como visitante amigo, para aplaudir os seus marinheiros, como nós fomos aplaudidos por milhares e milhares de pessoas na última visita (...).

De Eliseu da Silva Dias, Vila Nova de Ourém, uma carta a tratar da sua assinatura, com o seguinte P.S.:

Parabéns à senhora, ou menina, Helena pelo poema "Diz-me, padre". É uma verdadeira maravilha!

CONVÍVIO DO RECRUTAMENTO DE 1942

No dia 30 de Maio corrente, na Figueira da Foz, realiza-se a habitual reunião-convívio do recrutamento de 1942.
Com concentração junto do Mercado Municipal, às 10.00 horas, os "filhos da escola" seguirão para a igreja paroquial onde, às 11.00 horas, o capelão do G1EA celebrará missa por alma dos camaradas falecidos. Seguidamente, num restaurante local, terá lugar o almoço de confraternização.

RECRUTAMENTO DE 1953

Os "filhos da escola" do recrutamento de 1953, e familiares, vão reunir-se num almoço-convívio, no dia 18 de Maio corrente, na Quinta da Granja, Carregado.
Esclarecimentos sobre esta confraternização podem ser obtidos pelos tel. 27050951/2/3/4/5/6.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

135965/Cabo CM Mário Mendes Pereira com D. Maria Gabriela Câmara de Freitas Silva e Mendes, em 21-2-80.
162473/Cabo CM Carlos Moreira Caetano com D. Maria de Lurdes Sousa Mota, em 2-2-80.
45974/Cabo E José Domingos Gomes Coutinho com D. Maria de Lurdes Soares Quinteiro, em 2-2-80.
285778/2.º-gr. A António Alberto Antunes Pereira do Rio com D. Maria Adelina Alves de Sousa, em 2-2-80.
196079/2.º-gr. L Carlos Manuel de Almeida Araújo com D. Hermínia Tavares Coelho, em 4-2-80.
213979/2.º-gr. CM José António Sancho de Sousa Brás com D. Irene Adélia Nunes Clemente, em 2-2-80.
241979/2.º-gr. A Carlos da Silva com D. Maria Adelaide Mendes, em 16-2-80.
254579/2.º-gr. Joaquim Francisco Coelho Canivete com D. Matilde Maria Oliveira Teixeira, em 3-2-80.

PASSAGENS À RESERVA/ /APOSENTAÇÕES

Cap.-frag. SG Antonino da Costa, em 8-1-80.
1.º-ten. SG Amílcar Raimundo Miranda, em 10-3-80.
2.º-ten. OT Victor do Vale Magalhães, em 21-3-80.
Sarg.-aj. CM José de Jesus Alves, em 19-2-80.
Sarg.-aj. FZ Manuel Antunes, em 1-3-80.
Sarg.-aj. MQ Mário Joaquim Martins Ferreira, em 1-3-80.
1.º-sarg. FZ Manuel Marreiros Novais, em 1-3-80.
1.º-sarg. FZ José Caeiro Godinho Saraiva, em 1-3-80.
1.º-sarg. AP Henrique dos Santos Alves, em 1-3-80.
1.º-sarg. T Higino Alves dos Reis, em 1-3-80.
140145/Cabo CM José da Cruz Galego Júnior, em 5-2-80.
207748/Cabo TFD Gumerzindo Soares Gaudêncio, em 22-2-80.
218649/Cabo A António dos Santos, em 1-2-80.
264349/Cabo A Manuel Dias Remédios Morgado, em 1-3-80.
260450/Cabo CM Joaquim dos Reis Cravinho, em 1-3-80.
293152/Cabo CM Fernando de Oliveira, em 1-3-80.
329552/Cabo E Carlos Alberto Peleteiro Carinhas, em 1-3-80.
468457/Cabo CM José Lopes Simões, em 1-3-80.
107163/Cabo FZ Ludgero Jacinto Varela, em 1-3-80.
Cesaltino da Silva Lemos, faroleiro-subchefe do QPMM, em 31-3-80.

FALECIMENTOS

É com desgosto que participamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

C/alm. MN RF Emílio de Menezes Ferreira de Tovar Faro, em 6-3-80.
1.º-sarg. M RA David Branco Alves, em 15-3-80.
298241/1.º-mar. aux. RA José Rolo, em 22-3-80.

Por lamentável lapso de troca de nomes, anunciámos erradamente, no último número, o falecimento do 1.º-sarg. L Amândio de Assunção Alexandre, em vez do sarg.-aj. L José Luís Alexandre. Do facto, apresentamos àquele sargento as nossas desculpas.

A história maravilhosa de dois velhos navios — um de guerra e um mercante

Quando um navio é lançado à água, tal qual como quando nasce uma pessoa, ninguém pode prever o seu destino. Será feliz? Será desgraçado? Terá uma vida apagada? Ficará célebre? Sabe-se lá...

Mas, abatido o navio, ou morta a pessoa, então sim, a história falará daqueles que realmente merecem ser lembrados.

A fragata "Victory" e o almirante Nelson, a caravela "Santa Maria" e Cristóvão Colombo, a nau "S. Gabriel" e Vasco da Gama, o cruzador "Emden" e o comandante Von Muller, o contratorpedeiro "Cossak" e o comandante Vian, entre tantos outros, são navios e homens ligados a um destino comum que os tornou célebres.

A propósito, vou contar a história maravilhosa de dois navios — um de guerra e outro mercante — que, no seu tempo, foram o orgulho da construção naval e hoje são relíquias conservadas com todo o carinho e a servir de museus, nessa grande nação que tanto prestígio alcançou no mar e se chama Grã-Bretanha.

A "VICTORY"

Foram sete os navios com este nome, na Marinha inglesa. O primeiro, construído em 1506, deslocava 700 toneladas, era armado com 52 peças de artilharia e fez parte da esquadra da rainha Isabel I. Depois de combater a Invencível Armada, de Espanha, em 1588, nada mais fez de notável, sendo abatido em 1606, exactamente no ano do seu centenário.

O segundo, apareceu em 1620. Apesar de ser um pouco maior que o seu antecessor, era armado apenas com 40 canhões. Tomou parte em vários combates contra os holandeses e, em 1666, foi reconstruído, passando a deslocar 1000 toneladas e a estar armado com 82 canhões. Considerado assim como um novo navio, é o terceiro da série. O quarto, foi construído em 1675 e era armado com 100 peças de artilharia. Em 1695, depois de vinte anos de serviço que incluiram alguns combates, foi também reconstruído passando a ser o quinto da série. O sexto foi construído em 1737 e perdido em 1744, sem se ter notabilizado.

O sétimo... foi a célebre fragata "Victory" de Nelson, e veio a ser o mais famoso navio da Royal Navy, de todos os tempos.

Foi construído para navio chefe e lançado à água em 1765, deslocando 3500 toneladas e medindo 186 pés x 51 pés e 10 polegadas x 21 pés e 6 polegadas.

O seu armamento era constituído por 100 peças de artilharia, distribuídas por três pavimentos, e fazendo fogo através de portas abertas oportunamente no costado.

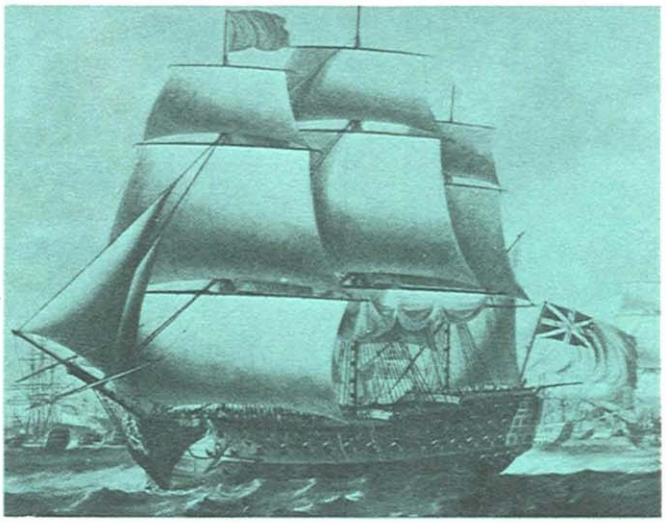
Na sua construção consumiram-se entre 2000 a 2500 castanheiros!

A madeira de castanho era preferida à teca por serem mais fáceis de tratar os ferimentos resultantes dos estilhaços desta madeira, em relação à teca que infectava as feridas mais facilmente.

Como a Guerra dos Sete Anos, entre Inglaterra e a França tinha acabado, a "Victory" esteve 13 anos sem comissão.

Em Maio de 1778, entrou ao serviço sob o comando do almirante Lindsay, e como navio chefe do almirante Keppel, comandante da esquadra inglesa, por se ter renovado o conflito com a França por causa da guerra da independência da América.

Em Julho, entrou em combate, pela primeira vez, num recontro de resultado indeciso, em que sofreu 35 mortos.



A "Victory" na sua versão post batalha de Trafalgar.

Nos dois anos seguintes, fez serviço em águas de Inglaterra e, em Dezembro de 1781, foi navio chefe num combate contra uma força naval francesa muito superior, ao largo de Ushant, resultando o apresamento de 15 navios franceses, sem perdas do lado inglês. O comandante da força inglesa era o almirante Kemplenfelt.

Em 1782, como navio chefe do almirante Lord Howe, seguiu para Gibraltar, libertando a cidade do cerco espanhol e do bloqueio da esquadra francesa de Toulon.

De 1787 a 1790, sofreu grandes reparações em Portsmouth, seguindo depois para o Mediterrâneo, como navio chefe do almirante Hood, para fazer o bloqueio do porto de Toulon, após a expulsão do exército britânico deste porto.

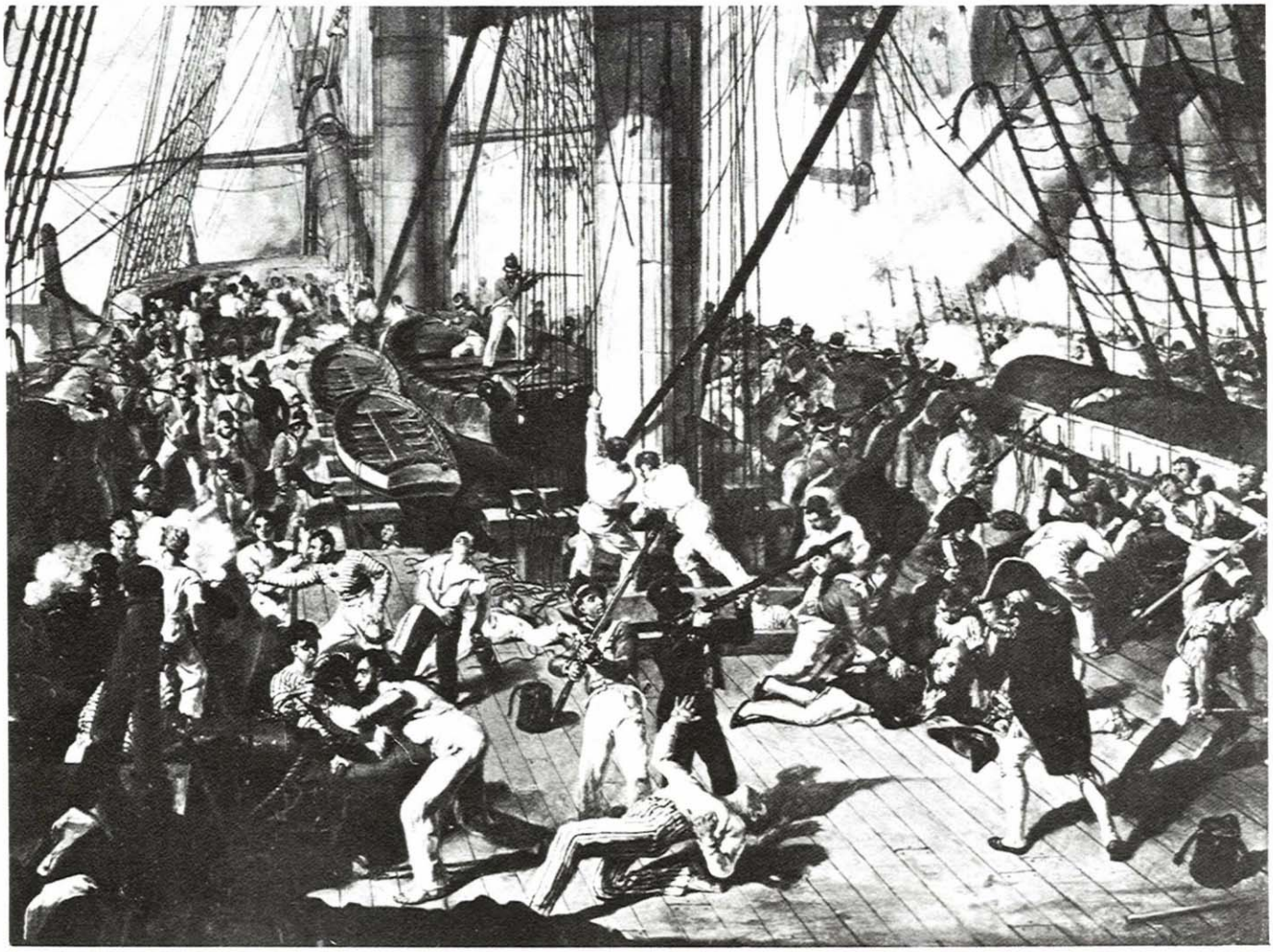
Continuou no Mediterrâneo, como navio chefe dos almirantes Mann e Jervis, sucessivamente, tendo tido uma acção muito destacada na batalha do Cabo de S. Vicente, em 1797.

De regresso à Grã-Bretanha, foi utilizado como navio hospital em Chatam até 1800, data em que iniciou reparações que se prolongaram por três anos.

Em 1803, içou o distintivo do almirante Nelson e seguiu, mais uma vez, para o Mediterrâneo, a continuar a luta com os franceses.

Em Outubro, depois de um curioso jogo de gato e rato entre as duas esquadras, e tendo a esquadra francesa forçado o bloqueio e saído para o mar, deu-se finalmente o recontro, na célebre batalha de Trafalgar, na qual 33 navios franceses e espanhóis, comandados pelo almirante Villeneuve, se bateram encarniçadamente contra 27 ingleses do comando de Nelson. Esta batalha foi sem dúvida, um dos maiores triunfos do grande almirante, que se apoderou de 20 navios franceses e aprisionou o almirante Villeneuve.

O preço da Vitória, porém, foi a sua própria vida! Ferido de morte por um atirador do "Redoutable", não resistiu aos ferimentos e morreu passadas três horas, depois de saber que tinha ganho a batalha. Apesar de aconselhado a abrigar-se, durante o combate, recusou-se a fazê-lo e



Nelson cai, ferido de morte por um tiro de mosquete disparado de um navio francês.

manteve-se sempre no convés. Com a sua morte não ficou de luto apenas a Royal Navy e a Inglaterra, mas todas as marinhas do mundo.
Lembra-se, a propósito, que desde então, e em sinal de luto, passaram os marinheiros de quase todos os países a usar manta preta nos seus uniformes.
Recorde-se ainda que o almirante tinha perdido um dos olhos na batalha de Calvi (1794) e o braço direito, em 1797, numa infeliz expedição contra Santa Cruz.
A própria "Victory" sofreu grandes estragos em Trafalgar, dos quais foi reparada em Inglaterra.
Em 1808 fez uma comissão de serviço no Báltico, como navio chefe do almirante Saumarez, e no ano seguinte cooperou na evacuação do exército inglês na Corunha, Espanha. Em 1809, voltou ao Báltico a reforçar o bloqueio à esquadra russa, interrompendo este serviço para ir apoiar, na costa de Portugal, os exércitos aliados do general Wellington contra os invasores franceses de Napoleão.
Ainda voltou ao Báltico por pouco tempo, regressando definitivamente a Inglaterra, onde foi desarmada.
Entre 1814 e 1816, sofreu novas e importantes reparações mas, como entretanto acabou a guerra com a França, ficou em Portsmouth, em estado de prontidão, até 1887, data em que fez mais reparações, em doca.
Passou todo o período da I Grande Guerra fundeada ao largo do porto de Gosport, chegando ao ano de 1920 muito deteriorada pela acção do tempo, que não perdoa aos navios, como não perdoa aos homens...
Em 1922, por iniciativa de uma sociedade particular — Society for Nautical Research — e com o valioso apoio do Almirantado que continuava a usá-la como sede do Comando-Chefe de Portsmouth, foi decidido restaurá-la, tal como se encontrava na batalha de Trafalgar, entrando depois numa doca especial para servir de museu público.
Hoje, conservada como se fosse uma jóia da coroa, é visitada por muitos milhares de turistas, nacionais e estrangeiros, e serve ainda de navio sede do Comando-Chefe, ligando assim, simbolicamente, a Royal Navy do passado à do presente.

É esta a história verdadeira, e muito resumida, do mais velho navio do mundo ainda vivo, e conservado para a posteridade tal como era na sua juventude!
Todos os que o visitam têm ocasião de avaliar as condições duríssimas em que viviam, combatiam e morriam os marinheiros daquele tempo.
É realmente muito bonita a história da "Victory"!

O "CUTTY SARK"

Como é sabido por todos os que se interessam pela história da marinha, os famosos *clippers* do chá fizeram a sua época nos vinte anos que antecederam a abertura do canal de Suez, em 1869. Depois disso, o transporte do chá passou a fazer-se muito mais rapidamente nos navios a vapor, que utilizavam esta rota, em vez da do Cabo.
Os *clippers* eram veleiros especialmente construídos para transportar da China para a Inglaterra o chá da última colheita, o mais rapidamente possível, porque os primeiros a chegar eram os que melhor negócio faziam. Havia até prémios instituídos pelos armadores, para o comandante e tripulação dos mais rápidos. Assim, compreende-se que a qualidade que mais se exigia desses navios fosse a velocidade, à qual todas as outras eram sacrificadas.
Muitos destes veleiros ficaram famosos e deram enormes fortunas aos armadores. Podemos citar, entre muitos, o "Ariel", o "Titanea", o "Sir Lancelot", etc.
Porém, os mais célebres de todos eles foram sem dúvida o "Thermopilae" e o "Cutty Sark". O primeiro, construído em 1866 é frequentemente apontado como o mais sumptuoso da sua época. Na sua viagem

O "Cutty Sark" na sua esplendorosa beleza.

inaugural, de Londres para Melburne, gastou apenas 60 dias, o que constitui uma proeza jamais igualada por um navio à vela.

O "Cutty Sark" foi construído em 1869, exactamente para bater o "Thermopilae", o que conseguiu, como vamos ver através da descrição da sua vida aventurosa.

O "Cutty Sark" deslocava 963 toneladas e media 280 x 36 x 22.5 pés. A área total das suas velas era de 32 000 pés quadrados (34 velas distribuídas por 3 mastros).

Dado que a sua entrada ao serviço coincidiu com a abertura do Suez, apenas efectuou oito viagens no transporte de chá; a primeira, em 1870, com 109 dias de navegação entre Xangai e Beach Head, e a última, com 102, entre Woosung e Scilly, em 1877.

Transportou, em média, 1 325 000 libras de chá por viagem.

O destino encarregou-se de proporcionar uma corrida, não oficial, entre este navio e o seu rival "Thermopilae" quando, em 1872, ambos largaram, no mesmo dia, de Xangai para Inglaterra, com carga completa.

Ao entrar no Oceano Índico, o "Thermopilae" levava um ligeiro avanço mas, nos trinta dias que se seguiram o "Cutty Sark" conseguiu recuperar, chegando a ter 440 milhas de vantagem. Uma tempestade muito violenta, porém, avariou-lhe o leme e, apesar da tripulação, num gigantesco esforço, ter conseguido substitui-lo por um de emergência numa semana, sempre debaixo de mau tempo, a verdade é que o seu rival aproveitou a circunstância e alcançou a Inglaterra com 113 dias de viagem, enquanto o "Cutty Sark" levou 120. Tudo indica que, se não fosse o temporal, este teria destronado aquele!

Depois de 1878, e pelo período de 5 anos, o "Cutty Sark" não esteve afecto a qualquer carreira regular, fazendo os serviços que se lhe proporcionavam.

Assim, transportou carga geral de Londres para Sydney, carvão deste porto para Xangai, lã de Melburne para Nova Iorque, etc.

A título de curiosidade mencionaremos a viagem que fez em 1882-83, de vários portos da Índia para Inglaterra com a carga estranha que se segue: 3310 sacos de açúcar de palma, 100 toneladas de madeira vermelha, 11 021 sacos de uma espécie de noz para fazer tinta, 4163 cornos de búfalo e 115 fardos de cornos de veado.

Em 1883, nova mudança se operou no seu destino, quando se estabeleceu o tráfego regular do transporte de lã da Austrália para Inglaterra, via Cabo, à ida, e via cabo Horn, no regresso.

Neste serviço fez 15 viagens, entre 1883 e 1894, gastando no percurso de volta entre o mínimo de 67 dias e o máximo de 98.

É curioso registar que, entre muitos bons comandantes que teve, encontrou neste período o melhor, aquele que maior partido soube tirar do navio e dos ventos reinantes. Era um grande marinheiro e chamava-se

O Shanter consegue livrar-se das bruxas.

Richard Woodget. Este binário, "Cutty Sark"-Woodget, era perfeito e não admira que durante estes cinco anos batesse o *record* do tempo de viagem de regresso da lã, de todos os navios, incluindo o do seu rival "Thermopilae".

Em 1896, foi vendido a um armador português, tomando o nome de barca "Ferreira".

Ao seu serviço fez várias viagens, algumas bastantes acidentadas. Por duas vezes perdeu o leme; uma, durante um furacão nos mares da Índia, em 1909, e outra em 1915, ao largo de Lisboa, quando seguia com destino a Angola. Pouco tempo depois, teve grandes avarias na mastreação, ao largar de Delagoa Bay, sendo reparado em Cape Town.

Em 1920 foi vendido à Companhia Nacional de Navegação, e tomou o nome de "Maria do Amparo".

Em 1922, numa das suas viagens comerciais, arribou a Falmouth, devido a um temporal na Mancha. Ali foi visto pelo capitão da Marinha Mercante Wilfred Dowman, um grande marinheiro, que se tinha apaixonado pelo "Cutty Sark" quando era praticante de piloto a bordo do "Hawksdale", em 1894, e o seu navio cruzou com ele, com todas as velas cheias e a grande velocidade.

Comprou-o pela módica quantia de 3750 libras e, como entretanto o navio tinha regressado a Lisboa, mandou-o rebocar para Inglaterra, arvorando novamente, depois de ter navegado 27 anos com a bandeira portuguesa, o pavilhão vermelho da Marinha Mercante inglesa, e retomando o seu primitivo nome de "Cutty Sark".

À, sua custa foi o aparelho reparado, ficando pronto em 1924.

O capitão Dowman faleceu em 1936 e sua viúva ofereceu o navio, e a verba necessária à sua conservação, a uma escola de vela, ao serviço da qual fez a sua última viagem, em 1938.

Finalmente, em 1957, graças à boa vontade de muitas entidades oficiais e privadas, o "Cutty Sark", completamente restaurado, tal como era quando *clypper*, entrou numa doca especialmente construída em Greenwich, e foi aberto ao público, como museu, por Sua Majestade a rainha Isabel II.

E agora, cerca de meio milhão de pessoas visita o navio todos os anos!

Por que achamos curiosa, vamos contar a história do nome do navio que significa, em gaélico, "camisa curta".

Este nome foi inspirado num poema de Robert Burns, poeta escocês do século XVIII, nascido em Aynhire e venerado na região. Nele se conta a história de um aldeão chamado Tam O Shanter que se atrasou num *pub* até altas horas da noite, em abundantes libações com os amigos.

Para regressar a casa, montou na sua égua, "Meg" ou "Maggie", e cortou a direito por um descampado onde havia uma velha igreja.

Ao aproximar-se notou que estava iluminada e ouviu música e cânticos no interior. Cheio de curiosidade, pôs-se em pé nos estribos e espreitou por uma das janelas. Viu então um grupo de bruxas dançando, distinguindo-se entre elas uma, por ser muito jovem e bela. Vestia uma saia muito curta — *cutty sark* — que deixava à vista umas pernas maravilhosamente bem feitas.

Entusiasmado, Tam não se conteve, gritando: *well done cutty sark!*

Ao ouvirem isto, as bruxas, furiosas por terem sido surpreendidas, atravessaram a parede da igreja (ou elas não fossem bruxas...) e começaram a correr para o agarrar. Aterrorizado, Tam deu de esporas à égua e fugiu, sempre com as bruxas a persegui-lo. À frente delas, *Cutty Sark* era a mais veloz. Mas Tam sabia que, segundo a lenda, as bruxas não podiam atravessar água corrente, e por isso galopou em direcção a uma ribeira. Conseguindo galgá-la, a ponto de salvar a vida, e *Cutty Sark* apenas conseguiu agarrar a cauda da égua, ficando com muitas crinas na mão...

É por isso que a caranca de proa do navio representa uma gentil figura de mulher, com o braço esquerdo estendido e o punho fechado, agarrando um pedaço de cabo alcatroado a simbolizar as crinas da "Meg".

Para finalizar, parece-nos também curioso referir que o "Thermopilae", tal como o "Cutty Sark", acabou por vir parar a Portugal. Foi comprado pelo Governo para servir de navio-escola da marinhagem da Armada. Chegou a Lisboa no dia 29 de Maio de 1895, tendo feito na viagem, durante muito tempo, 12 nós de velocidade.

Armou em 28 de Agosto de 1896, com o nome de corveta "Pedro Nunes" e veio a ter um triste fim pois, não tendo feito as reparações de que carecia, ficou a servir de pontão de carvão, até ao dia 13 de Outubro de 1907, data em que foi afundado num exercício de lançamento de torpedos a sul de Cascais, exercício que encerrou um festival náutico em que a rainha D. Amélia entregou à Armada uma bandeira de honra, bordada pelas damas da Corte.

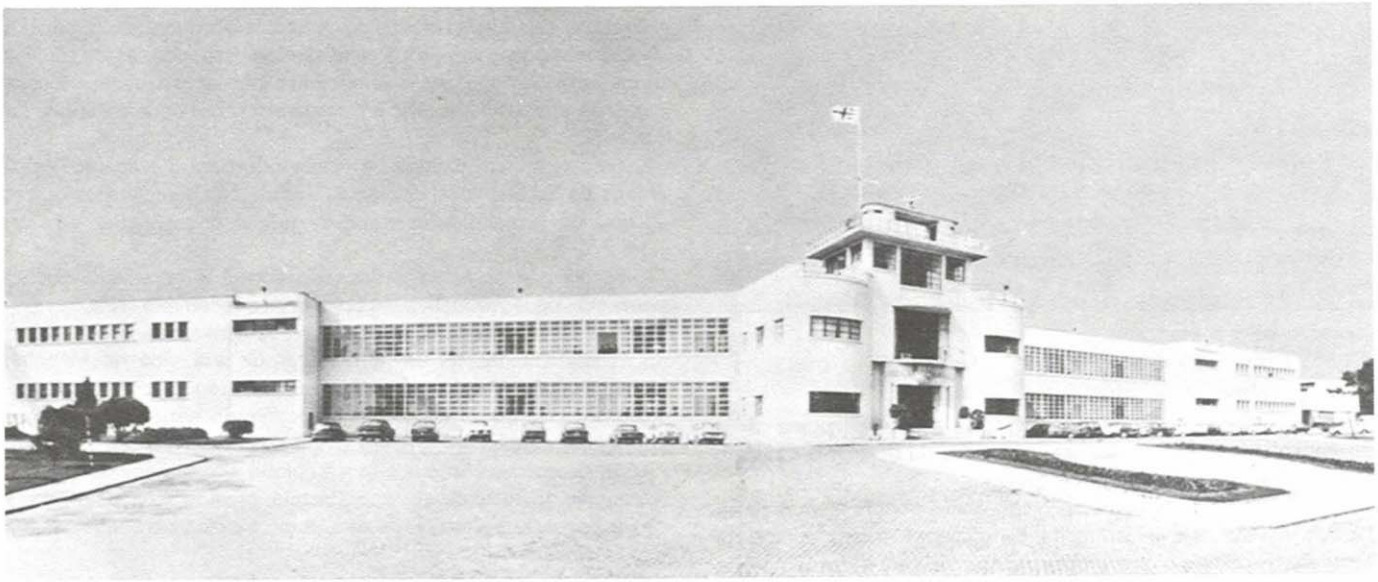
Também é bonita a história deste navio, não é?

É pena que nós, que somos também um povo cheio de tradições no mar, que temos uma história marítima de que poucos se podem gabar, que enchemos a boca a dizer que somos um povo de marinheiros, não possamos ter alguns navios a servir de museu!

Nem um...

M. do Vale
C/alm.

Escola Naval: espelho da Marinha



Actual Escola Naval do Alfeite. Edifício escolar.

Um pouco de história à guisa de introdução

A Escola de Sagres, a qual talvez não tenha existido como academia, foi, no entanto, o esteio da nossa grande epopeia marítima. Contudo, só no tempo do marquês de Pombal apareceram as primeiras medidas a regular o recrutamento de oficiais e foi criada, por decreto de 2 de Julho de 1761, a classe de guardas-marinhas. Em 1779, o ministro Martinho de Melo e Castro cria a Academia Real da Marinha que viria a ser a Escola Politécnica e, posteriormente, a Faculdade de Ciências de Lisboa. Mais tarde, em 1796, a Academia Real dos Guardas-Marinhas foi instalada na Sala do Risco do Arsenal da Marinha.

Devido à invasão de Junot, D. João VI embarcou para o Brasil levando consigo toda a Corte e o Governo, bem como a Companhia dos Guardas-Marinhas sob o comando do capitão-de-mar-e-guerra Dantas Pereira. Com esta foi também o arquivo, a biblioteca e os lentes da Academia, fundando-se assim a Escola Naval Brasileira. Por carta de lei de 23 de Abril de 1845 foi criada a Escola Naval, que substituiu a Academia transferida para o Brasil, sofrendo sucessivas reformas e reorganizações no ensino.

A maior e mais importante dessas reformas foi operada em 1924, data em que foi instituído o regime de internato. Seguiram-se as conhecidas reorganizações do tempo de Magalhães Corrêa, em 1928, e de Ortins Bettencourt, em 1937. Neste mesmo ano, a Escola Naval mudou as suas instalações do antigo Arsenal da Ribeira das Naus, em Lisboa, para o Alfeite, na margem Sul do Tejo, onde ainda hoje se situa.

É aqui mesmo, nesta Escola Naval que já formou muitas gerações de oficiais de Marinha, que nos encontramos.

Da sua missão, da sua tão nobre como ingente tarefa ninguém nos poderá falar melhor que o seu comandante, o contra-almirante Serpa de Vasconcelos, 51.º comandante da Escola Naval desde a data da sua criação (23 de Abril de 1845).

Tendo-se especializado na antiga Escola de Mecânicos e na H.M.S. "Mercury" tem dedicado grande parte da sua carreira às telecomunicações e electrónica. Nesse âmbito serviu no S.G.D.N., na antiga D.S.E.C. como subdirector e director e também no E.M.G.F.A. Actualmente, é o representante nacional em diversas comissões da NATO.

Prestou serviço na "Sagres" e na fragata "Nuno Tristão"; foi comandante do N.R.P. "Baldaque da Silva" e da fragata "Almirante Pereira da Silva", tendo sido também subchefe do Estado-Maior do Comando Naval de Moçambique. A ele nos dirigimos para nos falar sobre a Escola Naval.

A missão da Escola Naval

— Conforme o decreto-lei que regulamenta a sua actividade, tem por missão habilitar os alunos que a frequentam para o ingresso nos quadros permanentes do activo dos oficiais da Armada, das classes de Marinha, de Engenheiros Maquinistas Navais e de Administração Naval.

"Deste modo, e em relação a estas classes, a Escola pretende preparar os futuros oficiais através duma formação militar, académica e técnico-profissional que se processa ao longo dos cinco anos que duram estes cursos.

"Em relação ao curso de Marinha, além do currículo de Electrónica, em vigor desde 1977/78, foi recentemente instituído um outro de Oceanologia; muito orientado para o estudo do meio marítimo,

Contacto com o mar...

tendo em conta o papel importante que a Armada possa vir a desempenhar nos problemas ligados ao estudo do mar e à defesa dos seus recursos.

"Segundo o mesmo diploma, a Escola Naval poderá, sem prejuízo daquela missão, ser encarregada de ministrar outros cursos de formação de oficiais o que, efectivamente, vem acontecendo desde 1959 com os da Reserva Naval e, mais recentemente, com os de Formação de Oficiais Técnicos, Oficiais do Serviço Especial e de Fuzileiros."

O ensino na Escola

Sobre o assunto falou-nos o imediato, capitão-de-mar-e-guerra Paulo Teixeira, a quem fomos encontrar rodeado de papéis. Ocupando o cargo desde 1977 é também, desde 1978, o director Escolar. Nesta qualidade, afirmou:

— Por força das exigências crescentes da condução e utilização do material naval, a Escola sofreu, no que diz respeito aos cursos tradicionais, uma modificação significativa na organização dos seus currículos e na duração dos próprios cursos. Estamos, neste momento, na fase de transição que atingirá o seu termo no próximo ano lectivo.

"A complexidade das exigências impõe um grau de ensino que, no respeitante a grande parte das cadeiras de natureza académica ministradas se coloca no mesmo nível das suas homólogas existentes nas universidades civis; daí, a justificação por que a lei básica da Escola a define como um estabelecimento de ensino superior."

— E quanto a candidatos?

— A Escola Naval continua a ser bastante procurada pelos jovens que acabam o seu curso secundário; haja em vista o elevado número de concorrentes nos últimos anos, se bem que as exigências do exame de admissão venham originando uma percentagem de aproveitamento relativamente baixo.

— E o nível do ensino?

— O ensino desta Escola visa dar aos alunos dos cursos tradicionais uma preparação académica básica suficiente e adequada à frequência dos cursos posteriores (de especialização) ministrados na Armada e também à frequência de cursos ministrados em escolas estranhas à Armada, designadamente vários tipos de engenheiros de que a Marinha precisa.

"Constitui preocupação permanente o facto de que a formação científica e profissional seja acompanhada pelo conveniente desenvolvimento das qualidades puramente militares, característica indissociável do oficial da Armada.

"As oportunidades que os nossos alunos têm de, ao longo do seu curso, ir adquirindo um comportamento de verdadeiros marinheiros, são-lhes conferidas pelas viagens de instrução, que fazem no final de cada ano lectivo, e também pela utilização, ao máximo, de um pequeno navio (draga-minas) atribuído à Escola para utilização em embarques de fim de semana.

"A despeito destas nossas preocupações fundamentais com o ensino dos cursos tradicionais, a Escola vem fazendo um esforço apreciável para corresponder adequadamente à missão adicional que lhe cabe no que diz respeito a outros cursos de formação de oficiais (fuzileiros, Reserva Naval, etc.), afigurando-se que os resultados atingidos nesse capítulo estão em conformidade com as presentes necessidades da Armada.

"O regime de vida dos alunos desta Escola é árduo, pelo que não é de estranhar que nem todos consigam corresponder às exigências duma formação que visa, naturalmente, não só satisfazer necessidades do presente mas também preparar oficiais para a Marinha do futuro.

"E, para terminar, gostaria de vincar que para a preparação dos alunos da Escola Naval contamos com a colaboração das outras escolas da Armada, bem como de outras organizações da Corporação.

"A Escola não se fecha, antes pelo contrário abre-se, a fim de conseguir, cada vez melhor, os objectivos que tem em vista."

Eram 18.00 horas e ainda entabulávamos conversa sobre o ensino na Escola. Depois, foi um rememorar da sua vida na Marinha. Homem muito ligado aos draga-minas, tendo comandado o "Lages" e o "Ponta Delgada", especializado em electrotecnia, o comandante Paulo Teixeira, um jovem do curso "Príncipe Perfeito" (1950), passou por Angola e Moçambique em missões de serviço, foi capitão do porto de Viana do Castelo, prestou serviço na Escola de Fuzileiros e na Base Naval de Lisboa, e hoje vive apenas para a Escola Naval.

A vida na Escola

No dia seguinte, mais uma conversa, mais um interlocutor, mais um assunto. A Escola Naval voltava à baila. Agora íamo-nos ocupar da vida na Escola.

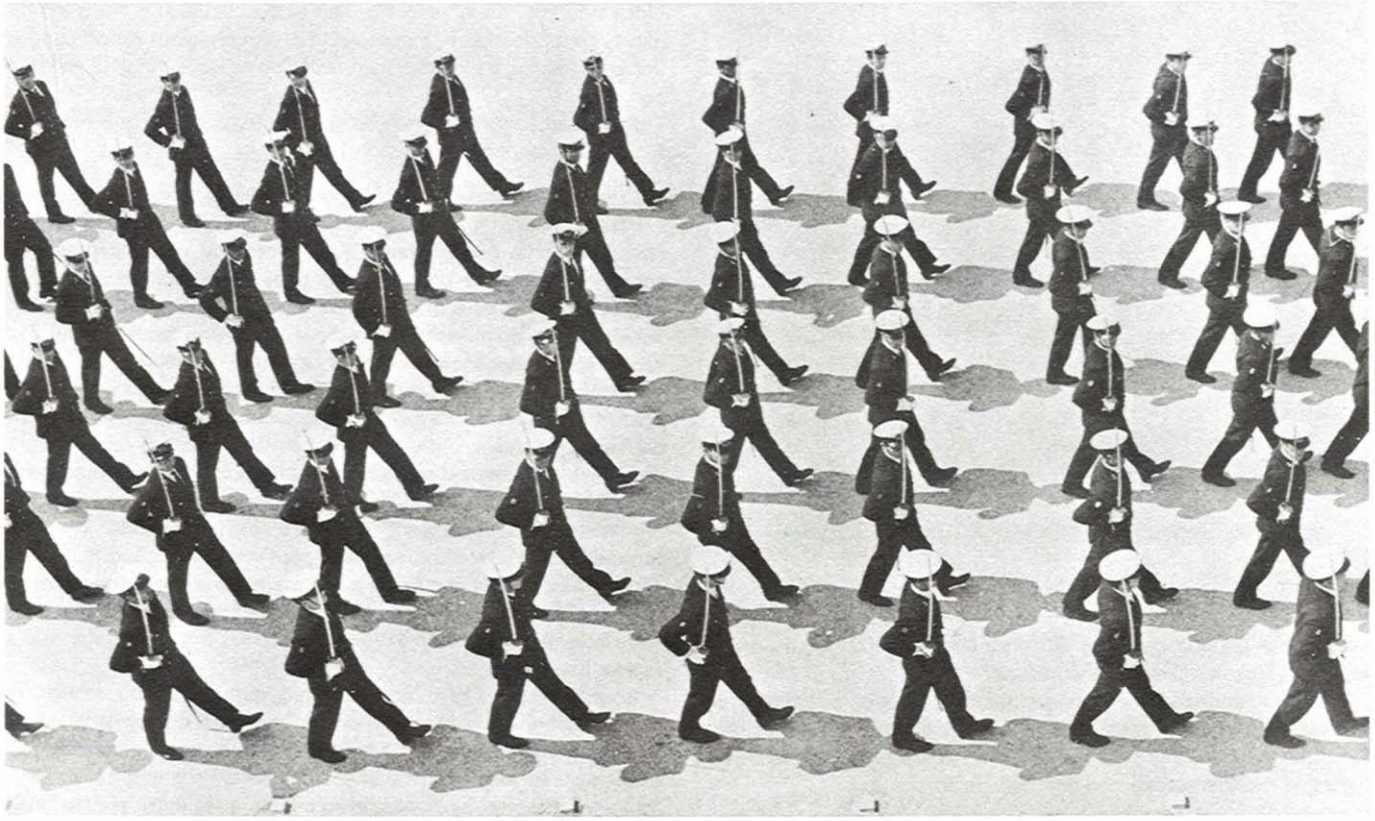
Sobre isso, nenhuma palavra mais esclarecedora que a do comandante do Corpo de Alunos, o capitão-de-fragata Nobre de Carvalho. Conhecemo-lo há três anos numa viagem de instrução na "Sagres". De um dinamismo contagiante, recebeu-nos com um largo sorriso. Do curso "Duarte Pacheco Pereira", saído da Escola em 1961, o comandante Nobre de Carvalho foi oficial de guarnição do contratorpedeiro "Lima", comandante da LF "Rigel", passou pela Escola de Comunicações, pela Defesa Marítima da Guiné, pelo draga-minas "Lagoa", de que foi comandante, e pela 2.ª Repartição da Direcção do Serviço do Pessoal.

Foi ajudante do ministro do Ultramar e agora, desde há cerca de três anos, está completamente votado ao Corpo de Alunos da Escola. A nossa primeira pergunta foi esta:

— O que é o Corpo de Alunos?

— O Corpo de Alunos da Escola Naval é constituído pelos aspirantes e cadetes que o integram. Tem um espírito próprio que se transmite de geração para geração no cumprimento das tradições da Marinha. Em espírito enriquecido pela contínua adaptação aos novos tempos e técnicas, é como uma chama que tem de ser alimentada com mais atenção no início, no 1.º ano, e depois avivada mediante um grau de exigência elevado no cumprimento dos preceitos regulamentares e na vivência da sã camaradagem que se fortifica ao longo dos quatro anos e meio de vida escolar, embarques de fim de semana, exercícios de infantaria e viagens de instrução no termo de cada ano lectivo.

"Ao ser admitido na Escola Naval, o mancebo entra subitamente



Aprumo militar.

num regime de disciplina a que não vinha habituado. Fica subordinado a normas de vida iguais para todos, à obediência rigorosa dos preceitos regulamentares e às ordens dos superiores, a métodos de trabalho, a horários, a formaturas, a exercícios físicos arriscados, a compostura e a modos de vida em tudo regrados e uniformes; sente, naturalmente, algum constrangimento inicial, mas vai-se apossando dele uma segunda natureza e, na primeira viagem de instrução nesse grande veleiro que é a "Sagres", começa a provar a magia do mar e do sol que tempera e doira o botão d'âncora.

"No final do curso, o aspirante que deixa o Corpo de Alunos para iniciar a condução de homens a bordo dos navios, deverá ter desenvolvido ao máximo essa segunda natureza — a formação militar — e também estar apto a utilizar com eficácia os escassos meios que a Nação põe ao seu dispor com tanto sacrifício.

"Actualmente, o Corpo de Alunos é constituído por 90 alunos portugueses e 4 estrangeiros (um da República Democrática de S. Tomé e Príncipe e três da República da Guiné-Bissau), sendo 62 da classe de Marinha, 19 da de Engenheiros Maquinistas Navais e 9 da de Administração Naval."

— Qual a sua organização e infra-estruturas?

— Para cumprimento das diversas tarefas interessando à sua formação militar, o Corpo de Alunos está dividido em companhias, formadas por cada ano escolar. O comandante do Corpo de Alunos é o principal responsável perante o Comando da Escola, pela educação dos alunos na sua perspectiva militar. No cumprimento da sua missão, é especialmente apoiado por um grupo de oficiais, os comandantes das companhias, com o posto de primeiro-tenente e por outro oficial, também primeiro-tenente, com as funções de chefe do Serviço do Internato. Estes oficiais trabalham em contacto estreito com os alunos e, pelo seu exemplo e actuação — através do conselho e acção disciplinar — contribuem marcadamente para a sua formação e motivação pela carreira e estão em condições de avaliar das qualidades de cada um.

"É no edifício do internato que se situam os alojamentos do Corpo de Alunos. Presentemente, na sua maior parte, os alunos estão alojados em camaratas de seis ou sete, em edifício já bastante deficiente, mas passarão a dispor de modernas instalações, logo que termine a construção de novo imóvel, já bastante adiantado.

"Próximo do internato encontra-se o auditório-salão de festas e cinema, que dispõe também de um bar; o ginásio, tendo anexos um tanque de remo e dois barracões cobertos para jogos e a biblioteca e o museu. Perto do ginásio, circundado pela mata sobranceira à Escola, encontram-se o campo de futebol e a pista de atletismo.

"Noutro bloco situa-se a área de convívio, com sala de estar, estereofonia, jogos e televisão. O primeiro andar deste bloco é ocupado totalmente com o refeitório e a cozinha e a câmara do almirante comandante da Escola.

"Junto ao rio, a uma distância que se percorre a pé em cerca de 5 minutos, encontram-se as instalações do Clube Náutico dos Oficiais e Cadetes da Armada (CNOCA), dispondo de um número considerável de embarcações de remo e vela para aprendizagem e também competição, estando em curso a renovação da frota.

"No âmbito das infra-estruturas, sente-se a falta de um refeitório em que os alunos sejam servidos à mesa, uma piscina de água quente, um campo de ténis e a cobertura do tanque de remo existente".

— Como decorre o dia-a-dia do aluno?

— O horário escolar é bastante exigente: às 07.00 horas, é a alvorada; 07.35, formatura para revista; 07.40, pequeno almoço; das 08.10 às 12.00, aulas da manhã; 12.15, formatura para revista e almoço; das 13.40 às 16.30, aulas da tarde; 16.50, formatura para licenças; 19.00, jantar; 22.30, formatura do recolher; 23.00, silêncio.

"A necessidade de preparar os alunos para a exigente vida do mar, de lhes proporcionar condições para o estabelecimento de sólidos laços de camaradagem; as exigências de uma vida escolar bastante intensa e a própria situação geográfica da Escola Naval, impõem que os alunos vivam em regime de internato. As regalias e licenças são em função do seu comportamento, nível de aproveitamento escolar e responsabilidades atribuídas. Após as manhãs desportivas, aos sábados, os alunos são autorizados a passar o fim de semana fora da Escola, devendo regressar até às 08.00 horas de segunda-feira. Num dia de semana, à escolha, os cadetes podem

Convívio ...

sair após o período de aulas da tarde até às 08.00 horas do dia seguinte. No último ano do curso os cadetes são promovidos a aspirantes e autorizados a sair diariamente, depois de concluídas as actividades escolares. Além dos períodos já citados, os alunos são autorizados a circular na área da Base Naval de Lisboa, durante as tardes, e muitos aproveitam-nas para fazer desporto."

— E quanto a outras actividades?

— A Escola Naval dispõe de condições para a realização de actividades circum-escolares, nomeadamente culturais, desportivas e de convívio social, as quais são promovidas pelos próprios alunos que compõem com alguns oficiais o Gabinete de Actividades Circum-Escolares e a Associação Desportiva. De vez em quando são exibidos filmes no auditório da Escola, seleccionados pelos alunos, e realizam-se ainda outros espectáculos de âmbito cultural.
"O programa de educação física está elaborado de forma a coordenar e orientar a preparação física de todos os alunos ao longo da sua permanência na Escola, com o objectivo de lhes aumentar a capacidade física e moral, auto-confiança, agilidade e desembaraço, criando-lhes o hábito de acção em grupo e espírito competitivo. Como resultante deste programa, os alunos ficam habilitados a liderar o pessoal no âmbito da educação física. Para alcançar estes objectivos, os professores e monitores de educação física ministram-lhes aulas de ginástica, atletismo, luta e outras modalidades desportivas, ocupando lugar de relevo a natação. Existe um treinador de karaté e outro de remo, sendo a vela ensinada na cadeira de marinharia. Sente-se a falta de mais um professor de educação física e de um treinador de ginástica desportiva, esperando-se para breve o seu provimento."
Quisemos também ouvir a voz dos alunos. Falámos com o aspirante Lince de Faria, do 4.º ano e o *mais antigo* da Escola. *Mais antigo,* não é, de modo algum, o mais velho. É sim o melhor classificado e, por isso mesmo, se lhe chama o *chefe do curso* e, na gíria naval, o *penico.*
Termos que pesam na tradição da Escola e que há que respeitar. Foi a ele que perguntámos:

— O que representou para si a Escola Naval?
— Para a ambientação necessária a uma nova exigência, militar e científica, foi a Escola Naval que, dentro de certas regras, me conseguiu transmitir determinados tipos de vivência e hábitos.
Julgo ser esse o papel primordial da Escola, embora possa haver dificuldades de opiniões unânimes quanto ao verdadeiro espírito a seguir para a consecução desses tipos de vivência.
"Ao longo de quase quatro anos conheci a exigência de uma verdadeira integração na vida militar naval, embora de uma maneira global, pois que, mais tarde, poderei enveredar por um certo campo específico, operacional ou técnico. O próprio tipo de camaradagem adquirido na Escola, misto de *praxes* e de ambiente *pseudo-naval* (ambiente verdadeiramente naval só o dos navios) é muito característico e talvez dos mais sãos para a nossa vida futura.
"Enfim, para mim, a Escola, ao exigir muito do aluno, julgo achar-se na intenção de lhe dar uma verdadeira e completa formação".
— Se hoje ingressasse no 1.º ano da Escola, o que gostaria que a Escola fosse para si?
— Gostaria que, dentro do raciocínio que há pouco expuz, se conseguissem congregar melhor os aspectos de formação militar-escolar-recreativo. Só há relativamente pouco tempo isso começou a ser devidamente encarado. Seria bom que os diversos gabinetes existentes não fossem tão estanques entre si mas realizassem uma maior acção de conjunto. Deste modo, ter-se-ia um melhor aproveitamento dos tempos da Escola sem prejuízo das actividades escolares.
"Gostaria que a convivência e camaradagem adquiridas na Escola se repercutissem na nossa vida para além do ambiente interno da própria Escola, de modo que o aluno não se sinta um simples aluno universitário, mas um elemento que faz parte duma família à qual pertence já e na qual, cada vez mais, se deve integrar".

E eis, em resumo, algo da missão, do ensino, da vida e das aspirações da Escola Naval.
Aqui, está o futuro da Armada, aqui se forjam os homens que hão-de chefiar a Marinha de amanhã.
Dissemos que a Escola Naval é o espelho da Marinha. Julgamos não ser um epíteto pretensioso. Aliás, ouvimos chamar-lhe assim ao saudoso e grande almirante Sarmento Rodrigues. É árdua, sem dúvida, a missão desta Escola, mas é compensadora. A Marinha de amanhã será o que ela for hoje.

Delmar Barreiros
Capelão graduado em cap.-ten.

PORTA-CHAVES "PEZINHOS"

Devido a um agravamento do custo, da parte do fornecedor, os porta-chaves "Pezinhos" com uniforme pintado passam a custar 75$00. Os de cor natural mantêm o preço anterior (40$00).

Esclarece-se que a pintura do uniforme do porta-chaves é um trabalho artesanal.

Nos tempos do remo e da vela (2)

I — As batalhas navais da antiguidade (cont.)

A seguir aos gregos e aos persas, os cartagineses descobriram por sua vez o mar e as suas possibilidades; beneficiados pela sua situação privilegiada no centro do Mediterrâneo, lançaram-se na expansão do comércio marítimo. Já na época de Salamina, os cartagineses tinham tomado a causa persa, atacando as feitorias gregas na Sicília; foram batidos em Himera no mesmo dia (diz-se) em que Xerxes assistiu à destruição da sua esquadra.

Várias gerações se passaram antes que Cartago pudesse discutir com Atenas a supremacia naval no Mediterrâneo; porém, as querelas internas, a guerra do Peloponeso e as invasões do grande Alexandre, provocaram o eclipse grego, deixando a Roma a defesa da civilização mediterrânica. Contudo, quando no ano de 264 começaram as guerras púnicas, toda a força de Roma assentava nas suas já famosas legiões; não tinham praticamente marinha, e era com grande dificuldade que se opunham às formidáveis quinquerremes cartaginesas, com modestas trirremes construídas e armadas pelos seus aliados gregos.

Nada podia impedir o seu adversário de lhe arruinar o tráfego marítimo e de multiplicar os golpes de mão sobre a costa de Itália; nesta época, os cartagineses podiam gabar-se de interditar aos romanos os próprios banhos de mar nas suas costas e praias.

Sem perder a coragem, os romanos decidiram dar a estas provocações a única resposta que elas mereciam, preparando-se para enfrentar o adversário no terreno em que ele parecia imbatível.

Começaram por copiar os navios púnicos, arremessados pelos temporais às costas de Itália. Assim, num tempo relativamente curto, Roma construiu uma esquadra de 100 galeras de cinco ordens de remos e de mais umas 30 trirremes, cujo comando foi atribuído ao cônsul Caius Duílio; estava-se então no ano 260 e a guerra durava já há quatro. Era contudo muito mais difícil formar guarnições do que construir navios, e Duílio deu-se rapidamente conta, de que não poderia competir com os hábeis cartagineses se não encontrasse rapidamente qualquer *arma nova*.

Foi assim que ele inventou o "corvo", verdadeira arma secreta, que iria dar a primeira vitória naval da sua história à águia romana.

O recontro deu-se ao largo do cabo Milas, na costa N da Sicília, onde 120 galeras púnicas, em cruzeiro, se aperceberam da presença duma esquadra romana ligeiramente superior em número; experientes e moralizados, os cartagineses lançaram-se imediatamente ao ataque, convencidos de que se tratava de mais uma espécie de exercício.

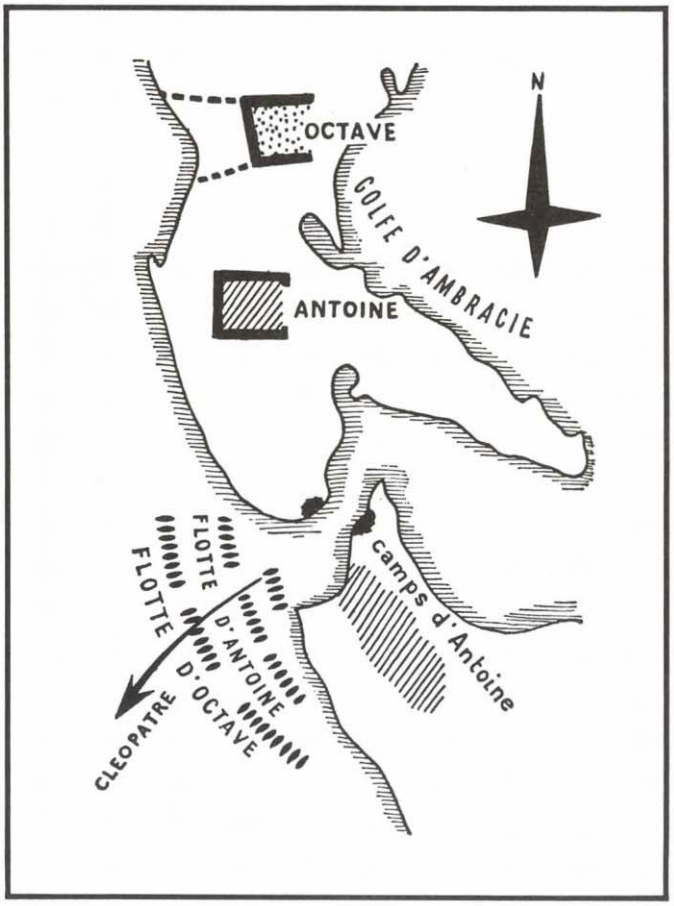


Figura 1.

Sucedeu porém que, às primeiras abordagens, se assistiu ao abater, a partir das pontes das galeras romanas, de pontes volantes que, munidas de fortes grampos, se fixaram solidamente na borda falsa das naves de Cartago; antes mesmo de se aperceberem do que se passava, a primeira vaga de assalto púnica, foi literalmente submergida pelos legionários romanos que, através das passagens, invadiram os navios inimigos, passando as respectivas guarnições a fio de espada.

A segunda vaga, compreendendo que algo de anormal se

passava, esforçou-se por atacar as galeras romanas pelo través ou pelas alhetas; contudo, já não era muito numerosa, e a maior parte caiu em poder de Duílio. Os restantes, desencorajados, abandonaram o campo de batalha.

A alegria em Roma foi enorme; a marinha italiana honrou mais tarde este chefe e marinheiro, dando a um dos seus couraçados o nome do vencedor de Milos. Os romanos não se ficaram contudo por aqui. Quatro anos mais tarde, em 256, na costa sul da Sicília, 250 galeras romanas, comandadas pelos cônsules Regulus e Amnlius, escoltavam um grande comboio mercante partido de Messina, quando lhes surgiu pela frente uma frota cartaginesa da mesma importância, comandada pelo célebre Amílcar; os assaltantes foram postos em fuga antes de poderem efectuar a concentração, levando os romanos a guerra impunemente à África do Norte.

Em Trépano, hoje Trápani, o cônsul Apius Claudius Pulcher foi menos feliz em 249. Pretendendo surpreender os cartagineses fundeados, fechou uma das saídas do porto com a sua esquadra para em águas restritas poder combater a seu modo; mas o almirante púnico Aderbal, não se deixou surpreender. Aparelhando rapidamente, fez-se ao mar pela outra saída, tendo cometido os romanos a imprudência de o seguir; uma vez ao largo, os cartagineses manobrando habilmente, obtiveram estrondosa vitória. Noventa e três galeras e 20 000 romanos caíram nas suas mãos. Este desastre foi seguido, mais tarde, dum outro, em parte imputável a uma tempestade, e durante o qual foram perdidos cerca de 100 navios. Contudo, Roma não desanimou, reconstruiu a sua esquadra e dedicou desta vez a maior atenção à preparação do pessoal; Cartago, por seu turno, adormecendo sobre os louros, deixou decair o estado dos seus navios e os marinheiros entorpecidos por longa permanência nos portos, perderam o treino.

Na Primavera de 241, a esquadra cartaginesa comandada por Hannon, encontrou-se, junto às ilhas Égadas (junto à ponta W da Sicília), com a esquadra romana do cônsul Lutatius Catulius, homem hábil na manobra e comandando já boas guarnições. Os cartagineses viram afundados 50 navios e capturados 70; como resultado deste encontro, Amílcar, desamparado por mar, teve de abandonar a Sicília.

A partir desta batalha, o Mediterrâneo tornou-se praticamente um lago romano — o chamado *MARE NOSTRUM*.

Sem a esquadra, Cartago entrará na 2.ª Guerra Púnica em condições estratégicas desfavoráveis, e perdê-la-ia em definitivo, mau grado as magníficas vitórias de Aníbal nos campos de batalha terrestres de Trébia, Transimeno e Canas. A campanha termina em 202, com a invasão da África do Norte pelos romanos, graças ao seu domínio do mar.

Tranquilos no Mediterrâneo depois da queda de Cartago, os romanos vão aventurar-se, com sucesso, até ao Próximo Oriente, sem encontrar oposição séria. Em 191, Livius Salinator, comandando 120 galeras, triunfa junto das costas sírias, da esquadra de Antioco o Grande, comandada por Polyxénidas. No ano seguinte, é Emillius que derrota o mesmo almirante sírio em Myonnése. Cem anos mais tarde, são ainda os romanos que obtêm nova vitória nas mesmas paragens, quando o célebre Lucullus, já depois de ter derrotado Mitridates, rei do Ponto, em terra, lhe destrói a esquadra junto à ilha de Lemnos.

O poder de Roma não conhece mais limites. Para encontrar sobre o mar um inimigo digno dela, a marinha romana não terá outro recurso senão a divisão interna.

É o que se passa na batalha de Actium (31 a.C.).

A paixão de António por Cleópatra, rainha do Egipto, fê-lo repudiar a mulher, Octávia, irmã de Octávio, e abandonar parte das províncias romanas do Oriente, recebidas por partilha do Império.

Roma tomou, decididamente, o partido de Octávio e declarou guerra a Cleópatra e a António que a apoiava. António dispunha de forças consideráveis nas províncias do Oriente, que mantivera: cerca de 200 000 infantes, 12 000 cavaleiros e uma esquadra de cerca de 500 navios.

Octávio dispunha duma esquadra com cerca de metade dos navios, 80 000 infantes e cavalaria igual à do seu inimigo; este último dispunha ainda de todas as forças egípcias, que tinham sido postas à sua disposição.

António era muito forte em meios terrestres, mas no mar, a sua superioridade numérica era balanceada pelo valor das guarnições de Octávio, que haviam recentemente dado mostras do seu valor ao destruir, na batalha de Naulocus (4 anos antes), a esquadra de Pompeu.

Mas Cleópatra tinha decidido que tudo devia ser resolvido numa batalha naval, e assim convenceu o seu amante a dispor a esquadra nas proximidades do promontório de Actium, ao abrigo do golfo de Ambacia, na costa grega do mar Jónio.

A esta esquadra faltava o essencial — bons marinheiros; os navios mais velhos foram mandados queimar para completar as guarnições dos restantes; como não chegassem, foram mandados embarcar legionários que nunca tinham combatido no mar; ainda por cima, António depositava muita confiança nos 70 navios egípcios, comandados pessoalmente por Cleópatra.

No seu espírito formara-se a ideia de que o conjunto de pesados navios, fundeados e ligados uns aos outros por pesadas cadeias, desempenhariam o papel duma fortaleza flutuante e intransponível.

Outros chefes, mais tarde, como os almirantes Quieret em Ecluse e Brueys em Aboukir, aprenderiam também, por um preço muito caro, o que custa a utilização duma táctica de imobilidade, pois a guerra no mar assenta fundamentalmente na mobilidade e manutenção da capacidade de manobra.

Entretanto, a esquadra de Octávio, após ter atravessado o mar Jónio, conseguiu desembarcar na costa N do Epiro, antes que o seu adversário tivesse tempo de aí se fortificar. As destruições praticadas por António na frota tinham reduzido praticamente a zero a sua vantagem numérica em navios; já falámos da superioridade técnica dos romanos, que ainda por cima contavam com a presença de Agripa, o principal lugar tenente de Octávio, e um dos melhores marinheiros da sua época, o que vai de resto mostrar durante a batalha.

De resto, os próprios companheiros de António não têm ilusões: *deixem o combate no mar para os fenícios e*

egípcios; é a sua profissão; deixem-nos combater em terra que a isso estamos habituados e a pé firme saberemos vencer ou morrer.

Nada disto está porém no espírito de António, outrora um bom e esclarecido guerreiro, agora apenas escravo dos sorrisos e caprichos de Cleópatra.

A batalha naval que decidiu da sorte do Império Romano, travou-se então sob os olhos dos soldados dos dois campos, transformados em espectadores nas duas margens do golfo em que se defrontaram os navios (figura 1).

António tinha ordenado aos comandantes que se deixassem atacar sem manobrar, nesse braço de mar estreito onde os navios romanos seriam embaraçados nas suas evoluções pelos recifes e baixios; na realidade, cortava deste modo a Octávio a vantagem da melhor capacidade de manobra dos seus navios e melhor qualidade das guarnições. Até ao nascer do dia as duas forças em presença observaram-se na mais completa inacção; cerca das seis horas da manhã principiou a levantar-se uma brisa do lado do mar. Os marinheiros de António começaram a impacientar-se e na ala esquerda não conseguiram dominar-se, dirigindo-se ao encontro do adversário; Octávio compreendeu imediatamente o partido que daqui poderia tirar e fez recuar a sua ala direita para o mar largo na esperança de que o inimigo o seguisse, pois aí teria todas as vantagens. E assim foi; a ala esquerda de António seguiu a contrária e, de repente, dada principalmente a sua má capacidade de manobra (navios grandes, maus marinheiros e vento contra) viu-se abordada e praticamente toda destruída pelos homens de Octávio.

Entretanto, a ala esquerda, comandada por Agripa, aproveitando muito bem o vento favorável, meteu-se entre o inimigo e a terra, envolvendo-o completamente e lançando em confusão as suas guarnições. Foi então que Cleópatra, cujos navios não tinham ainda actuado, atravessou a linha de combate e fugiu, rumo ao Peloponeso. Foi um verdadeiro golpe de teatro, em que nem os próprios combatentes queriam acreditar.

Mas o cúmulo foi o que se passou depois.

António fugiu do combate, e embarcando numa galera rápida apenas pretendeu seguir Cleópatra, abandonando, sem escrúpulos, à sua sorte, os milhares e milhares de homens que combatiam por ele e que só cederam completamente ao cair da noite, esgotados pela violência da luta e pelo vento que sempre fora aumentando de intensidade. Caíram 300 navios nas mãos de Octávio e morreram 5000 homens num combate, cuja razão de fundo era uma sórdida questão de mulheres ciumentas, Octávia e Cleópatra.

Contudo pequenas as causas mas grandes os efeitos! Octávio vai seguir uma via sem obstáculos para o poder supremo — vai ser o imperador Augusto — praticamente senhor de todo o Mundo conhecido ao tempo.

Magalhães Martinha
Cap.-frag.

Escuridão

Sobre teu escuro manto
choram mulheres sem marido;
crianças sem mãe:
mães que nunca o foram.
Porque encobres tanta tristeza,
quando tu própria a relembras?
Porque te tornas selvagem
quando neste Inferno,
tu própria,
calcinas estes corpos?
Corpos que sem dó
são lançados no abismo
de uma sociedade putrefacta!
Molhos de humanidade moribunda,
da qual tu és culpada!
Noite — abre teus olhos...
Lembra-te que só tu
podes salvar os cadáveres que matas
com teu escuro hálito —
hálito de escuridão e morte!

José Farinha
1.º-mar. L n.º 130878

Terminologia Naval

LAGARTO — Pequeno toldo, estreito e comprido, usado a bordo para cobrir passagens estreitas. Patarraz que liga as cabeças de dois turcos. Passadeira redonda cosida ao vergueiro da verga onde se fixam as bichas para ferrar a vela.

LÁGRIMAS DE S. LOURENÇO — Chuva de estrelas cadentes que se verifica normalmente entre 10 de Agosto e 13 de Novembro.

LAIS — Extremo de uma verga. Comprimento de uma verga.

LAIS DE GUIA — Nó que pode ser dado pelo chicote, pelo seio ou dobrado e que tem várias aplicações a bordo, como encapelar um cabo num cabeço, passá-lo ao gato de reboque, armar um balso, etc.

Lais de Guia pelo chicote

Lais de Guia pelo seio

Lais de Guia dobrado

LAMBADA — Pancada; em calão naval apanhar lambada significa sofrer mau tempo, com muito balanço e grande enxovalho do mar.

LAMBAREIRO — Cabo de gato que engatava no braço da âncora e que era antigamente utilizado na manobra de espatilhar o ferro; foi, mais tarde, substituído pelo turco e aparelho do lambareiro, vindo ambos a deixar de ser usados por os ferros passarem a ser de engolir.

LAMBAZ — Molho de mealhar ou de qualquer outro cabo, amarrado num dos extremos a formar grossa madeixa, destinado a enxugar a água dos pavimentos. Em gíria naval e no singular, o bigode; no plural, as dragonas dos uniformes dos oficiais.

LAMBAZAR — Enxugar com o lambaz.

LAMBUJEM — Detritos orgânicos a que, no mar ou nos rios, acorrem os peixes e as aves aquáticas.

LÂMPADA DE SINAIS ALDIS (LANTERNA ALDIS) — Pequeno projector eléctrico portátil para fazer sinais luminosos através de relâmpagos.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

Desporto

XXIX CORTA-MATO DO CISM EM FONTAINEBLEAU

Nos terrenos da Escola Inter-Armas de Desporto, em Fontainebleau, França, disputou-se, no dia 28 de Fevereiro último, o XXIX Campeonato de Corta-Mato do CISM.

As equipas representativas das nossas Forças Armadas foram constituídas por 9 atletas da Armada, 2 do Exército e 1 da P.S.P., seleccionados no Campeonato de Corta-Mato das FA (vide Revista n.º 103/Abr. 80). Para o corta-mato curto, alinharam à partida 56 atletas de 14 países, tendo completado a prova 54.

Classificação dos nossos representantes:

17.º — Mar. L FZM Oliveira (14m 36s), 38.º — Mar. FZ Leal, 41.º — Gr. FZ Correia e 43.º — Mar. FZM Pimenta. A nossa equipa classificou-se em 11.º

O corta-mato longo foi corrido por 107 atletas (chegaram 102) de 13 países.

Classificação dos nossos atletas:

44.º — Mar. CRO Lemos (32m 04s), 53.º — Sold. Fernandes, 56.º — Mar. FZM Pedras, 59.º — Guarda PSP Neiva, 63.º — Furriel Soares, 67.º — Mar. L Lopes e 90.º — Cabo FZ Pacheco.

De registar que o nosso melhor representante, o mar. CRO Rafael Marques, quiçá um dos favoritos da prova, não concluiu a corrida por motivo de lesão. Este facto não permitiu que a nossa equipa obtivesse uma classificação melhor que um honroso 8.º lugar.

(Colaboração do CEFA)

TORNEIOS DE FOMENTO DE ATLETISMO E DE NATAÇÃO

Organizados pelo CEFA (Centro de Educação Física da Armada), realizaram-se, em Março findo, os torneios em epígrafe.

Nos dias 6 e 13, com a participação de 235 atletas, na pista do complexo desportivo da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, disputaram-se as seguintes provas, cujos vencedores indicamos em parêntesis: 60 metros (mar. CTT Henriques — "Honório Barreto"), 80 m (asp. FZ RA Baptista — Companhia Fuz. 33), 1000 m (2.°-gr. U Vaz — Escola Mergulhadores), 2000 m (2.°-mar. US Brás — Escola Mergulhadores), 110 m barreiras (1.°-gr. L Neves — Base Naval de Lisboa), 200 m barreiras (1.°-gr T Mousinho — "Honório Barreto"), salto em comprimento (2.°-mar. U Teixeira — Escola de Mergulhadores), salto em altura (cabo R FZM Martins — CEFA), lançamentos de peso e dardo (1.°-mar. CM Alves — Grupo n.° 1 de Escolas da Armada), estafetas 4x200 m (corveta "Honório Barreto") e 4x400 m (Comp. Fuz. 33).

No dia 17, com a participação de 228 nadadores, na piscina coberta das instalações desportivas do CEFA, no Alfeite, efectuou-se a 1.ª fase do torneio de natação, com os seguintes resultados e vencedores: 50 m livres — 2.°-gr. Santos (Esc. Fuz.), 50 m mariposa — 2.°-gr. Santos (Esc. Fuz.), 50 m costas — 2.°-gr. Santos (Esc. Fuz.), 50 m bruços — cad. Oliveira (Escola Naval) e 4x50 m livres — Arsenal do Alfeite.

TORNEIO DE BASQUETEBOL

Em Fevereiro passado ficou concluído o torneio em epígrafe, que foi disputado por equipas de dois grupos etários. No grupo com menos de 32 anos, venceu a Força de Fuzileiros do Continente, classificando-se seguidamente a Escola de Fuzileiros, a Escola Naval e a Flotilha de Patrulhas. No grupo com mais de 32 anos; triunfou igualmente uma equipa da Força de Fuzileiros, seguida do CEFA, Unidade de Apoio aos Organismos da Administração Central da Marinha, Escola de Fuzileiros e Grupo n.° 2 de Escolas da Armada.

(Colaboração do CEFA)

Filatelia

O MAIS BELO SELO PORTUGUÊS DE 1978

É já conhecido o resultado do referendo para se ficar a saber qual o mais belo selo português emitido em 1978, interessante iniciativa levada a efeito pelo "Boletim do Jornalista Filatélico" e que data de 1974.

Foi considerado como tal o selo de 5$00 da série comemorativa do IV centenário da morte de Pedro Nunes, posto em circulação em 9 de Agosto desse ano. A escolha, embora dificultada pelo número de selos candidatos à distinção, não surpreendeu, uma vez que o exemplar em causa reune boas condições para a eleição. Aceita-se assim, sem contestação, a opinião dos que, respondendo à solicitação da entidade organizadora,

apostaram neste selo, uma vez que ele apresenta os elementos exigidos para a escolha feita.

Parece-nos de sublinhar, uma vez mais, esta iniciativa do "Boletim do Jornalista Filatélico", ocupando-se de um aspecto de alto valimento filatélico, o que fica plenamente demonstrado pelo elevado e crescente número de repostas recebidas em cada ano.

Neste momento, já se põe a questão de saber qual foi o *Mais Belo Selo Português de 1979.* Compete a todos nós que nos interessamos pelo assunto dar uma opinião. Até porque se pode vir a ser contemplado com uma das muitas lembranças que a organização costuma sortear entre os que participam no referendo...

Vamos providenciar no sentido de colocarmos à disposição dos interessados, os necessários boletins de voto.

NOVOS SELOS PORTUGUESES

No passado dia 19 de Março, entrou em circulação o segundo grupo de selos da série do tema *Grandes Vultos do Pensamento Republicano.*

Como o anterior, é constituído por seis selos, e as figuras agora evocadas são: no selo de 3$50, Álvaro de Castro; no de 5$50, António Sérgio; no de 6$50, Norton de Matos; no de 11$00, Jaime Cortesão; no de 16$00, Teixeira Gomes; e, finalmente, no de 20$00, José Domingues dos Santos.

Segundo a pagela anunciadora, o critério que presidiu à escolha das seis personalidades desta fase foi o da sua projecção, tanto coeva como actual, não só na fase da 1.ª República, mas também no combate à ditadura militar e ao Estado Novo.

Embora de formato diferente dos da primeira série, os selos respeitam a sobriedade do anterior conjunto, em que é evidente a dignidade que o tema impõe.

EUROPA 80

Um pouco antes do que era habitual (recordamos que no nosso país costumava ser nos primeiros dias de Maio), foi posta em circulação em 14 de Abril a tradicional série *EUROPA,* que este ano obedece ao tema *Personagens Célebres.*

Os responsáveis pela escolha das personalidades que deviam figurar nos nossos selos, foram, em nossa opinião, de uma felicidade extrema, à qual se juntou uma concepção artística verdadeiramente notável.

De facto, Vasco da Gama e Serpa Pinto, as figuras evocadas, foram vultos que, mercê da grandiosidade dos seus feitos, se fixaram para sempre na história da humanidade. Afigura-se-nos absolutamente dispensável fazermos aqui qualquer referência a essas duas figuras mundiais que, sendo portuguesas, são sobejamente conhecidas entre nós.

Quanto aos selos propriamente ditos, são de facto magníficos em todos os aspectos, pelo que antevemos virem a marcar posição de muito relevo quando postos em comparação com os seus congéneres dos demais países da Confederação Europeia dos Correios e Telecomunicações.

Por assim pensarmos, muito gostosamente referimos o nome do autor dos desenhos, J. Pedro Roque, que neste trabalho revela uma notável sensibilidade artística que gostaríamos de ver continuada em próxima oportunidade.

Os habituais sobrescrito do 1.º dia de circulação, bem como as marcas do dia, inserem-se perfeitamente em todo este conjunto.

Como de costume, para este tema, houve também a emissão de um bloco filatélico, muito procurado, mau grado a sua alta cotação.

Apesar do elevado preço de todo o conjunto, acreditamos que, mais uma vez, nos encontramos em presença de um trabalho que prestigia a filatelia portuguesa.

G. Brandão
2.º-ten. SG

Numismática e Medalhística

Baseados na obra de J. M. Folgosa, vamos continuar o nosso Dicionário, desta feita com as letras L e M:

LATÃO — Liga de cobre e zinco.

LAVRAGEM — É o mesmo que cunhagem da moeda.

LEAL — Nome que foi dado especificamente a alguns *Reais* de boa lei, no reinado de D. Duarte (1433-1438), por oposição aos *Reais* de ligas muito baixas, do reinado anterior.

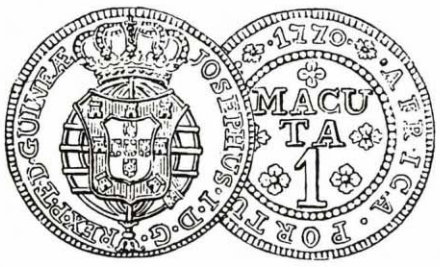
LIBRA — Moeda de conta usada em Portugal desde os meados do século XIII, nomeadamente nos séculos XIV e XV. A *Libra* tinha 20 *Soldos* e o *Soldo* 12 *Dinheiros.*

LIRA — Unidade monetária da Itália.

LUÍS — Moeda de ouro, francesa, de vários cunhos e valor.

LUÍS DE OURO — Moeda de ouro, francesa, mandada cunhar, pela primeira vez, por Luís XIII, em 1640.

MACUTA — Era uma moeda de cobre com circulação na África Ocidental (Angola) e do valor de 50 *Réis* fracos ou 30 *Réis* da moeda de Portugal, sensivelmente.
Era usada, também, a fracção de *Meia-Macuta,* e ainda, nalguns sítios, o *Quarto-de-Macuta.* Estas moedas já pouco aparecem e há muito deixaram de correr.
Em Angola existiram também moedas de prata de 12, 10, 8, 6, 4 e 2 *Macutas* que desapareceram logo que o seu valor intrínseco superou o nominal. Todas estas moedas foram cunhadas em Lisboa nos séculos XVIII e XIX, abrangendo os reinados de D. Pedro II a D. Pedro V. Em 1927-28, na vigência da República, o valor em *Macutas* voltou a aparecer, conjuntamente com a sua equivalência em *Centavos* e foram cunhados três valores: *IIII Macutas (20 Centavos); II Macutas (10 Centavos)* e *I Macuta (5 Centavos).*



MALUCO — Moeda fundida na ilha Terceira com o bronze dos sinos, por ordem da Junta Provisória, em 7 de Maio de 1829. A moeda tem as seguintes características: pesa entre 17,970 e 25,158 gramas, com um módulo de 40,5 mm e a legenda: MARIA .II.D.G. PORT.ET.ALG.REINA. Armas do reino. R/: UTILITATI.PUBLICAE .ILHA.TERCEIRA.
No campo, 80, dentro de ramos de louro; por baixo, 1829. O seu curso foi suspenso em 1832.

MARAVEDI — Antiga moeda de cobre de Espanha.

MARCA — O mesmo que carimbo. Antigamente era empregado geralmente para designar o novo valor indicado pelo puncionamento.

MATRIZ — É o cunho primitivo, em baixo relevo, do qual se tira, pelo sistema de transporte, os punções com que, finalmente, se fazem os cunhos que servem para a cunhagem da moeda.

MEALHA — A mais ínfima moeda do tempo dos nossos primeiros reis.

MEDALHA — Designação que antigamente se dava às "moedas antigas" — daí, o chamar-se às colecções de moedas "medalheiros" — mas que presentemente, com a especialização dos estudos históricos, faz parte da "Medalhística", ciência que estuda as medalhas.

MEIA-BARRINHA — Moeda de ouro fundida em Moçambique (ilha) de 1835-1845, com o metal da província. Apresenta a forma de um paralelogramo de 17x10 mm. Estas moedas foram carimbadas com uma roseta em 1851, para lhes garantir o curso. Hoje é moeda rara, carimbada ou não.

MEIA-COROA — Era a designação dada às moedas de ouro de 5000 *Réis,* quando pela lei de 29 de Julho de 1854, se decretou o lavramento das coroas com o valor de 10 000 *Réis.*

MEIA-DOBRA — Moeda de ouro de D. Pedro I e de D. Fernando.

MINIATURA — É uma redução monetária, feita como ensaio industrial, para demonstrar a perícia da máquina de reduzir.

MÓDULO — É o tamanho ou diâmetro das moedas. Modernamente, o módulo é indicado em milímetros.

MOEDA DE BOA LEI — O mesmo que "moeda corrente", a que não

apresenta defeitos e é cunhada por instituição devidamente autorizada.

MOEDA DE CONTA — É o valor imaginário de uma moeda que não existe efectivamente em espécie, mas que serve para padrão de valor.

MOEDA-DE-TROCOS — Diz-se da "moeda" subsidiária, de cobre, que serve de complemento à moeda principal de ouro e prata.

MOEDA DE NECESSIDADE — Moedas de emergência, emitidas em períodos de dificuldades financeiras ou por calamidades públicas.

MOEDA FENDIDA — É a moeda que apresenta uma ou mais fendas, resultantes do disco metálico haver estalado com a pancada do martelo, ou ainda que se fende ulteriormente pela aposição de um carimbo.

MOEDA SUBSIDIÁRIA — Também chamada "divisionária" ou de "trocos", é a pequena moeda de bronze, cobre, níquel, alpaca, etc., e de menor valor num determinado sistema monetário.

MORABITINO — Designação de várias moedas antigas de onde sobressaem as de ouro dos primeiros reis de Portugal, que assim se nomeavam.

AFAC

Reportagem

O CURSO SUPERIOR DE COMANDO E DIRECÇÃO VISITA O CNC

No passado dia 6 de Fevereiro visitaram o Comando Naval do Continente, à semelhança do efectuado em anos anteriores, os alunos do Curso Superior de Comando e Direcção do Instituto de Altos Estudos Militares. Acompanhados pelo brigadeiro Pacheco Rodrigues e pelo capitão-de-mar-e-guerra Turíbio de Abreu, professores do IAEM, os alunos do CS/CD eram em número de 16, coronéis das diversas armas e serviços do Exército.

0 programa da visita compreendia um "briefing" sobre as actividades do Comando Naval do Continente e a visita a um submarino, a uma fragata e às instalações navais do Alfeite.

Os visitantes foram aguardados no CIMCM pelo vice-almirante Ramos Rocha, comandante naval do Continente, que os saudou com palavras de boas-vindas. Em seguida teve lugar um "briefing" acerca das actividades do CNC, apresentado por oficiais do estado-maior daquele Comando, a que se seguiu um período de esclarecimentos.

Depois de uma visita ao submarino "Albacora", foi oferecido um almoço aos visitantes a bordo da fragata "Comandante Sacadura Cabral", ao qual se seguiu uma demorada visita àquela unidade. Por fim efectuou-se uma visita guiada às instalações navais do Alfeite, em viatura, compreendendo o trajecto a passagem pela Estação Naval, instalações do CEFA, G2EA e Escola Naval.

(Colaboração do C.N.C.)

O CENTRO DE COMUNICAÇÕES DA ARMADA TEM NOVO CHEFE

O primeiro-tenente Vargas de Matos assumiu, em 5 de Março último, as funções de chefe do Centro de Comunicações da Armada. A cerimónia da posse realizou-se nas instalações daquele Centro, e a ela assistiu todo o seu pessoal.

Aquelas funções eram desempenhadas, em acumulação, pelo capitão-de-fragata Gomes Lopes.

A FRAGATA INGLESA "DIOMEDE" NO FUNCHAL

De 22 a 28 de Fevereiro findo, estacionou no porto do Funchal, em visita não oficial, a fragata da Royal Navy, "Diomede". Esta unidade, de 2800 toneladas de deslocamento, era comandada pelo capitão-de-mar-e-guerra A. J. Duann, e tinha de guarnição 263 oficiais, sargentos e praças.

(Colaboração do C.N.M.)

NAVIOS DE GUERRA ESTRANGEIROS NO TEJO

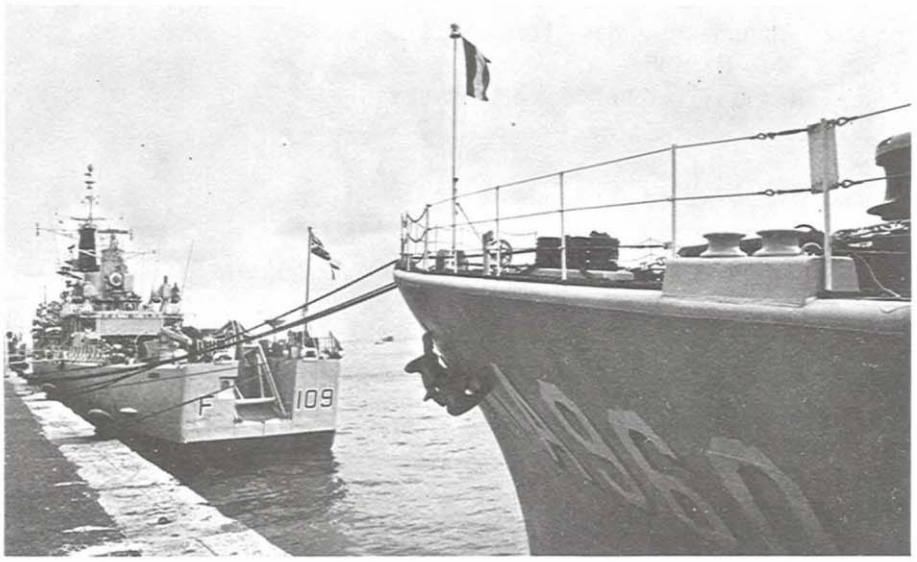
Em Março findo, escalaram o porto de Lisboa, em visitas não oficiais, as unidades navais das Armadas da Suécia, da Bélgica e do Reino Unido.

No dia 7 entrou no Tejo o navio-escola sueco "Alvsnabben", comandado pelo capitão-de-mar-e-guerra Carl Gustaf Hammarskjold, que tinha de guarnição 35 oficiais, 75 cadetes, 35 sargentos e 115 praças. Após a chegada, o comandante Hammarskjold apresentou cumprimentos ao comandante naval do Continente, vice-almirante Ramos Rocha, e assinou o livro de cumprimentos no gabinete do chefe do Estado-Maior da Armada. Durante a estadia do navio no porto de Lisboa, elementos da sua guarnição visitaram a Escola Naval, no Alfeite, o estaleiro da Lisnave, na Margueira, o Museu de Marinha, o Mosteiro dos Jerónimos e a Torre de Belém, tendo-lhes ainda sido proporcionada uma visita turística a Sesimbra-Arrábida-Setúbal. No dia 10, o comandante do "Alvsnabben" prestou homenagem aos navegadores portugueses, depondo uma coroa de flores no Padrão dos Descobrimentos. Também no dia 7, aportou ao Tejo, o "Godetia", da Marinha belga, comandado pelo capitão-de-mar-e-guerra Colland, que tinha de guarnição 13 oficiais, 40 cadetes, 40 sargentos e 28 praças. Depois deste navio ter atracado ao cais de Alcântara, o seu comandante apresentou cumprimentos ao embaixador do seu país e ao comandante naval do Continente. A guarnição desta unidade foram proporcionados passeios a Fátima e aos arredores de Lisboa. No dia 8, o "Godetia" esteve patente à visita do público.

Ainda no dia 7, entrou no porto de Lisboa, o HMS "Leander", da Royal Navy, comandado pelo capitão-de-fragata W.C. Mcknight.

Aquelas unidades zarparam do Tejo, a primeira no dia 11 e as restantes no dia 10 de Março.

O comandante do "Alvsnabben" assina o livro de cumprimentos no gabinete do CEMA.



A fragata inglesa "Leander" e o aviso belga "Godetia" no cais de Alcântara.

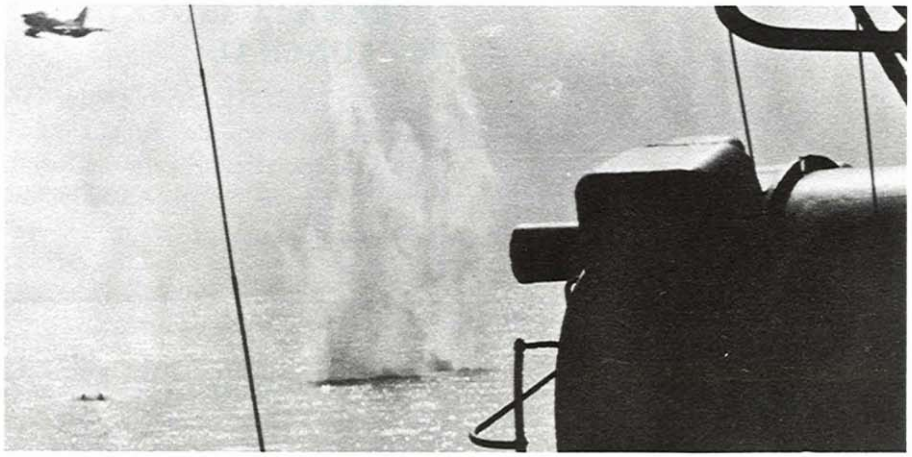
EXERCÍCIO "CONTEX 804"

No âmbito das actividades de treino do Comando Naval do Continente realizou-se, de 17 a 22 de Março passado, o exercício "CONTEX 804". Decorrendo ao largo da costa Oeste do continente, o principal objectivo deste exercício consistiu na melhoria do treino operacional conjunto através da execução de numerosas operações seriadas, com destaque para a luta anti-submarina e antiaérea.

Participaram as fragatas "Almirante

Magalhães Corrêa", "Comandante João Belo" e "Comandante Sacadura Cabral", a corveta "Afonso Cerqueira", o navio-petroleiro "S. Gabriel", o submarino "Barracuda" e o draga-minas "S. Roque", totalizando as guarnições destas unidades mais de 900 homens. Participaram ainda meios da Força Aérea Portuguesa, nomeadamente aviões de hélice e de reacção e cooperaram durante alguns períodos, fragatas e aviões de patrulha marítima de países aliados.

Durante o exercício foi efectuado tiro de artilharia, quer contra alvos de superfície quer contra alvos aéreos, tiro anti-submarino, lançamento de torpedos, reabastecimento no mar e exercícios de limitação de avarias e guerra electrónica. Foram ainda exercitados procedimentos operacionais de luta anti-submarina, antiaérea e anti-superfície.



Aspecto de um exercício aero-naval.

O vicé-almirante Ramos Rocha, comandante naval do Continente, assistiu a parte dos exercícios, embarcado a bordo da "Almirante Magalhães Corrêa".

(Colaboração do C.N.C.)

O ALMIRANTE CEMA RECEBEU O COMANDANTE DAS FORÇAS ARMADAS DE CABO VERDE

O chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, recebeu, no dia 10 de Março passado, em visita de cumprimentos, o comandante Silvino da Luz, comandante das Forças Armadas da República de Cabo Verde, que era acompanhado pelo embaixador do seu país, dr. Corsino Fortes.

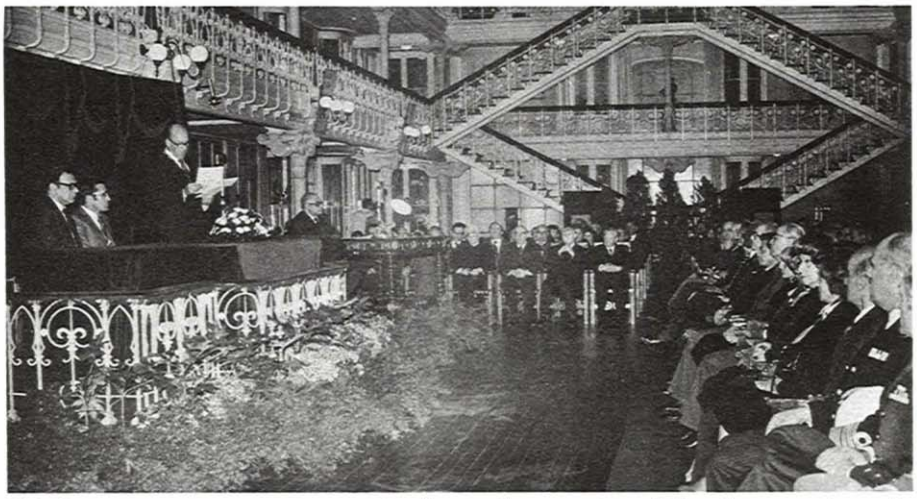
O comandante Silvino da Luz tinha-se deslocado ao nosso país a convite do chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, general Ramalho Eanes.

IV CENTENÁRIO DA MORTE DE CAMÕES

A Sociedade de Geografia promove este ano um conjunto de comemorações do IV centenário da morte de Camões, que compreende um colóquio camoniano — versando temas tão diversos como os da linguística, minas, heráldica, pedagogia, música, arte, etnografia, cultura, etc., na obra de Camões — uma sessão no Planetário Gulbenkian sobre a astronomia nos "Lusíadas", um número especial camoniano do "Boletim da Sociedade de Geografia" e um prémio de 100 000$00 a atribuir ao melhor trabalho inédito sobre Camões, apresentado à Sociedade até ao fim do ano corrente.

As comemorações foram inauguradas no dia 18 de Março último com uma sessão solene, presidida pelo Presidente da República, general Ramalho Eanes, que é também o patrono e presidente de honra daquela Sociedade, e a que assistiram o ministro da Educação e Cultura, representante do Cardeal Patriarca e numerosos membros do Corpo Diplomático, membros do Conselho da Revolução, o presidente do Supremo Tribunal de Justiça, os chefes dos Estados-Maiores dos três ramos das Forças Armadas, o vice-chefe do EMGFA e outras entidades oficiais e particulares.

Nesta sessão, o vice-almirante Barahona Fernandes, presidente da Sociedade de Geografia, deu uma panorâmica das comemorações, afirmando entre outras coisas, que *celebrar Camões é, afinal, honrar Portugal, como sempre o fez a Sociedade de Geografia em relação aos grandes vultos da nossa Literatura, Poesia, Artes e Ciências. Camões, um verdadeiro símbolo da Pátria e um dos mais lídimos representantes do espírito da Renascença, homem completo, uma síntese de artista, e de homem de acção, de intelectual e de guerreiro, de poeta e de aventureiro, que soube interpretar e consubstanciar as ideias das nossas gerações do século XVI.*



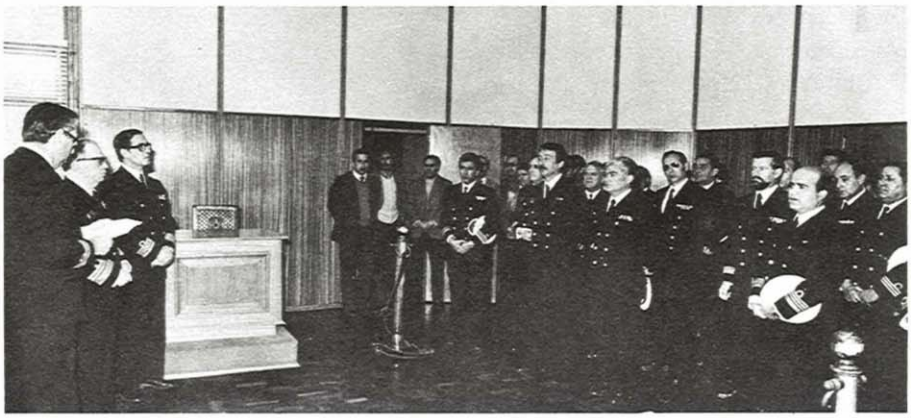
Camões aparece como o expoente de uma pleiade de grandes homens e tem um lugar especial no coração dos portugueses que lhe dedicam um sentimento de respeito, amor e orgulho, o mesmo com que aqui estamos hoje a celebrar o IV centenário da morte do grande poeta.

Em seguida proferiu uma conferência sobre o tema "Camões, poeta pelo mundo em pedaços repartidos", o doutor Aníbal Pinto de Castro, professor dos Estudos Camonianos na Universidade de Coimbra, que discorreu sobre as isotopias de *partida, separação, distância, solidão, saudade, regresso,* etc., sempre marcadas pelo *tempo* e pela intervenção do *destino,* outros tantos núcleos aglutinadores de toda a complexa e riquíssima temática da obra de Camões.

E a concluir afirmou: *Na hora da incerteza que colectivamente vivemos, modernizar Camões é interpretar o sonho de beleza que o seu génio, partindo de uma realidade vivida na variedade dos tempos e lugares de uma época, plasmou com a língua portuguesa para sempre, é procurar na sua obra os valores intemporais das constantes que nos definem como povo; é saber encontrar, para além do transitório, o sentido da abnegação, do heroísmo físico e moral, da humildade sofredora, da fidelidade à terra onde nascemos, à cultura que construimos e difundimos por todos os continentes, não já para "rompermos nos campos de Ampelusa", em buscarmos do "mundo novas partes", mas para continuarmos Portugal na consciência do nosso ser como Pátria.*

NOVO CAPITÃO DO PORTO DE LISBOA

Em cerimónia realizada na Capitania do Porto de Lisboa, no passado dia 19 de Março, a que presidiu o adjunto do chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Garcez de Lencastre, o capitão-de-mar-e-guerra Fernando Miranda Gomes fez entrega do cargo de capitão do porto de Lisboa ao capitão-de-mar-e-guerra Henrique Leão de Sousa Leitão.



SESSÃO DA ACADEMIA DE MARINHA

Com a presença de numeroso público, realizou-se, no passado dia 19 de Março, nas instalações do Museu de Marinha, em Belém, uma sessão da Academia de Marinha, sob a presidência do respectivo presidente, capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota.

A sessão foi preenchida com uma comunicação do capitão-de-fragata Eduardo Henrique Serra Brandão, membro efectivo da Academia, subordinada ao título "A nova ordem dos oceanos".

Da comunicação do comandante Serra Brandão, apresentamos o seguinte resumo:

1. O mar é o campo de batalha do próximo século: batalha política, batalha tecnológica, batalha jurídica e batalha militar.

   As riquezas dos mares têm merecido o mais vivo interesse e despertado a maior cobiça às grandes potências, pondo frente a frente os que as pretendem explorar em proveito próprio e os países do terceiro mundo que as querem ver exploradas no *interesse comum da humanidade.*
2. O mundo vive uma segunda conquista dos mares, que tomou a forma de apropriação, por numerosos estados, de vastas extensões de águas e fundos marítimos ao largo das suas costas, situação preocupante para o futuro das relações internacionais se não

for estabelecida uma nova ordem jurídica e económica dos oceanos, através de uma Convenção sobre o Direito do Mar, há muitos anos em preparação. Efectivamente, o direito marítimo tradicional não satisfaz as necessidades da tecnologia moderna, nem os verdadeiros interesses da comunidade.

3. A entrada em vigor de tal convenção marcará o início de uma fase radicalmente diferente do Direito do Mar e conduzirá, pela primeira vez na história das nações, à criação de uma Autoridade Supranacional e à constituição de um Tribunal do Mar. Espera-se que o Governo português seja capaz de trazer para Lisboa a sede do tribunal, com base na condição de pequeno país, na situação geográfica privilegiada e nas nossas tradições marítimas.

4. Tendo o moderno direito internacional posto à disposição de Portugal um vasto património marítimo, pela criação da Zona Económica Exclusiva, impõe-se proceder a um esforço oceanográfico de inventariação de recursos, à fiscalização efectiva das nossas áreas marítimas, à elaboração de um *plano nacional oceânico* e à criação de um mecanismo adaptável à importância do mar na política geral do Estado, que poderia vir a ser, no futuro, um Ministério do Mar.

5. Mal andaríamos nós, com as responsabilidades que as nossas tradições implicam e os nossos interesses económicos impõem, se desperdiçássemos as nossas riquezas e ficássemos para trás no movimento em direcção ao mar que por toda a parte se regista.

COMPETIÇÃO DE COMUNICAÇÕES DA ARMADA

Reatando uma tradição durante alguns anos interrompida, realizou-se, neste ano de 80, a Competição de Comunicações da Armada.

Concorreram 67 operadores, assim distribuídos: 32 para morse acústico, 15 para morse luminoso e 20 para teleimpressora.

O regulamento, aprovado pelo CEMA, apontava os seguintes objectivos: incrementar e testar o treino e a eficiência do pessoal de comunicações; estimular o interesse dos operadores pelas comunicações; seleccionar operadores para eventuais representações da Armada em competições a nível nacional e NATO; comemorar o Dia das Telecomunicações, dia de S. Gabriel, 24 de Março.

Na parada da Escola de Comunicações, no G2EA, no Alfeite, e na presença de altas individualidades da Armada e de todos os ex-directores da Escola, comemorou-se o Dia das Telecomunicações e encerrou-se a Competição de Comunicação da Armada com a distribuição de prémios aos primeiros classificados. Iniciativa altamente útil e louvável, esta, da Competição de Comunicações, já que teve o intuito de melhorar a eficiência e treino dos operadores, bem merecendo continuidade; assim o pensa o pessoal da Escola de Comunicações que lança já as bases para uma nova competição.

IMPOSIÇÃO DE BOINAS E JURAMENTO DE BANDEIRA NA ESCOLA DE FUZILEIROS

Na Escola de Fuzileiros, em Vale de Zebro, realizou-se, no passado dia 28 de Março, o juramento de bandeira dos recrutas da 2.ª incorporação de 1979/80, e a cerimónia de imposição de boinas aos alunos do Curso de Formação de Oficiais da Reserva Naval e aos grumetes que terminaram a Instrução Técnica Básica, num total de 450 homens.

As cerimónias, a que presidiu o vice-chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Bustorff Guerra, tiveram a presença de outras altas entidades da Armada e constaram da entrega de prémios escolares, leitura dos deveres militares e da fórmula do juramento, exortação do director de Instrução da Escola aos alunos e recrutas, uma homenagem aos fuzileiros mortos em campanha, desfile das forças em parada e demonstrações militares e desportivas.

CONCERTO DA PÁSCOA NA ESCOLA NAVAL PELO CORO "AUDITE NOVA", DE LISBOA

Dentro das actividades circum-escolares, realizou-se, no dia 26 de Março findo, no auditório da Escola Naval, um grande concerto, com a participação de coro adulto e juvenil "Audite Nova" e do seu conjunto instrumental.

Sob a regência do maestro Fernando Maria de Carvalho Cardoso, foram interpretados trechos de Brukner, César Franck, Mendelsshon, Beethoven, Mozart, Bach e de outros vultos da música, a par de espirituais negros e canções populares.

Os cento e vinte componentes do "Audite Nova" proporcionaram um verdadeiro momento de arte musical, terminando a sua actuação, em apoteose, com a *Aleluia*, de Haendel.

Fundador do "Choral Phidellius", que dirigiu durante 14 anos, o maestro Fernando Cardoso, que foi tenor do coro da Gulbenkian, esteve também à frente do coro da Universidade de Lisboa, com o qual realizou uma digressão pela Europa. Hoje, para além do coro da "Audite Nova", que fundou, em 1971, tem também a direcção do orfeão do Sport Lisboa e Benfica e do grupo coral de S. João de Brito.

A ESTAÇÃO RADIONAVAL "COMANDANTE NUNES RIBEIRO" PRESTA HOMENAGEM AO SEU PATRONO

No dia 29 de Março findo, a Radionaval "Comandante Nunes Ribeiro" esteve em festa.

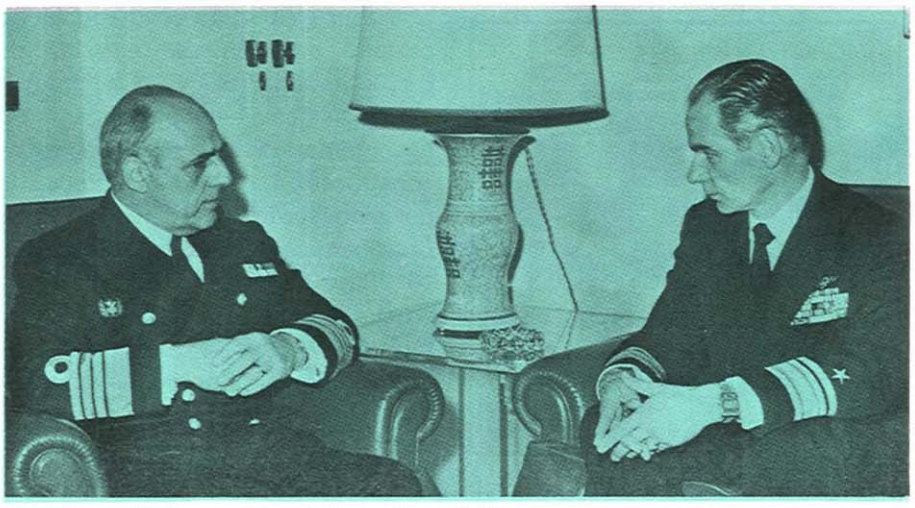
Essa festa consistiu numa homenagem ao seu patrono, comandante Nunes Ribeiro, agora presente num interessante monumento, ao fundo da ala fronteiriça da Central Transmissora de Monsanto.

Assim se consagra a memória de um homem votado à Marinha e às comunicações radiotelegráficas. À cerimónia da inauguração do monumento, obra do escultor Lagoa Henriques, presidiu o chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, a quem foram prestadas honras por uma companhia de Fuzileiros, e teve a presença do adjunto do CEMA, vice-almirante Garcez de Lencastre.

O almirante CEMA, ao usar da palavra, enalteceu a figura do comandante Nunes Ribeiro afirmando que *esta homenagem, realizada precisamente no dia em que se celebra a data do seu nascimento, serve para nos vincar que a memória de Nunes Ribeiro não pode morrer em nós, antes ao contrário, terá que permanecer bem viva, já que ele foi para todos uma grande lição de marinheiro.*

Agradeceu a homenagem a filha mais nova do comandante Nunes Ribeiro, D. Maria Matilde. Estavam também presentes mais um filho e uma filha do homenageado e outros familiares. No final da inauguração foi aberto ao público uma exposição de obras e trabalhos pessoais do comandante Nunes Ribeiro e bem assim de um apreciável espólio oferecido por sua família àquela Estação.

O acontecimento serviu de ensejo para uma sã confraternização entre o pessoal que presta serviço nas Centrais Receptora de Algés e Transmissora de Monsanto.



O almirante Deadman com o almirante Sousa Leitão.

NOVO COMANDANTE DO COMIBERLANT

O contra-almirante Tyler Deadman, da Marinha norte-americana, assumiu em Março último, as funções de comandante da Área Ibero-Atlântica, as quais vinha a ser desempenhadas, interinamente, pelo contra-almirante Elias da Costa.

O novo comandante do COMIBERLANT, dias após a sua chegada, foi recebido, em visita de cumprimentos, pelo chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão.

Quarto de Folga

BRÍDEGE

NORTE

♠ A 4 3
♥ R 5 2
♦ 6
♣ A V 10 6 5 4

OESTE

♠ 7 6 2
♥ D V 10 6
♦ A 7 5 2
♣ 9 3

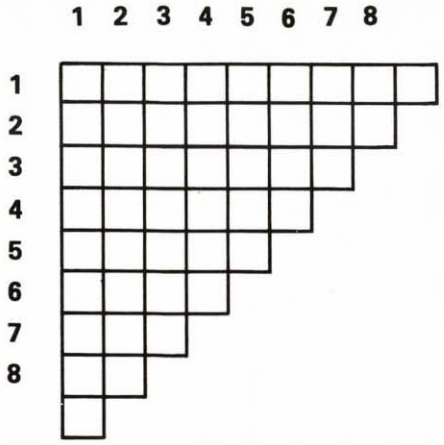
Todos são vulneráveis. As vozes foram as seguintes:

	NORTE	
	2 paus	
	2 sem trunfo.	
	3 sem trunfo	
OESTE	4 espadas	LESTE
passo		passo
passo	SUL	passo
passo	1 ouro	passo
passo	2 ouros	passo
passo	3 espadas	
	4 ouros	
	passo	

Oeste sai com a Dama de copas. Leste cobre o Rei com o Ás e torna a puxar copas. Sul corta a terceira vaza com o 10 de espadas e joga o Rei de ouros. Como contra-atacar no lugar do Oeste?

(Solução no próximo número)

CRUZADA EM TRIÂNGULO



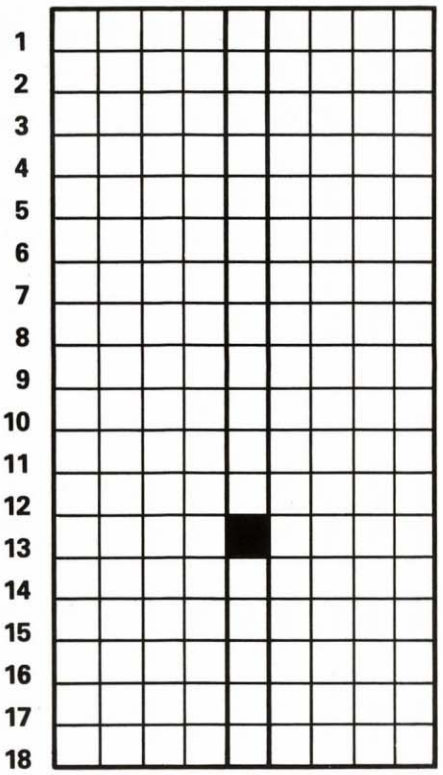
HORIZONTAIS = VERTICAIS

1—Pequena embarcação para a pesca do coral. 2—Diz-se do navio armado com obuses. 3—Praticara actos de rufião. 4—Empunharia; agarraria. 5—Fiéis; sinceros. 6—Pátio anexo aos engenhos de açúcar, onde se guardam as canas. 7—Cólera; raiva; fúria. 8—Décima sétima letra do alfabeto grego, correspondente ao nosso R.

(Solução no próximo número)

MINDOGUES

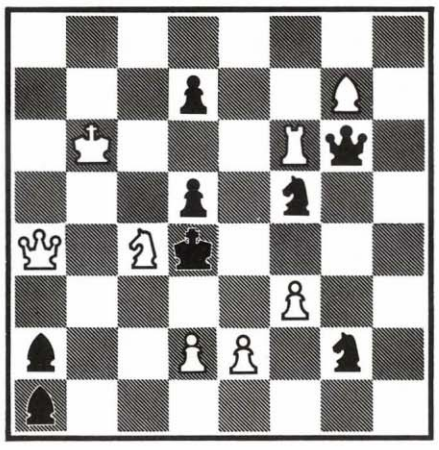
PILHA DE PALAVRAS



1—Talabardão. 2—Transbordo de carga. 3—Vela triangular que se arma à proa de uma embarcação. 4—Conjunto de artigos necessários à manobra, preparo e uso de uma embarcação. 5—Ponto onde faz fixe, na alça do poleame, o cabo do aparelho de força. 6—Embarcação governável por meio de ondas hertzianas. 7—Abertura quadrangular no costado para entrada e saída de carvão e carga (pl.). 8—Conjunto de todas as cavilhas que ligam ou aguentam duas ou mais peças da construção do navio. 9—Peça do poleame surdo que serve para dar passagem aos cabos de laborar (pl.). 10—Pega da roda do leme, colocada na sua periferia e seguindo direcção radial. 11—Envolver um cabo com tiras de lona, brim ou serapilheira, antes de o forrar, e depois de engaiado. 12—Acto ou efeito de prender uma embarcação com boça. 13—Remador da segunda bancada de ré

XADREZ

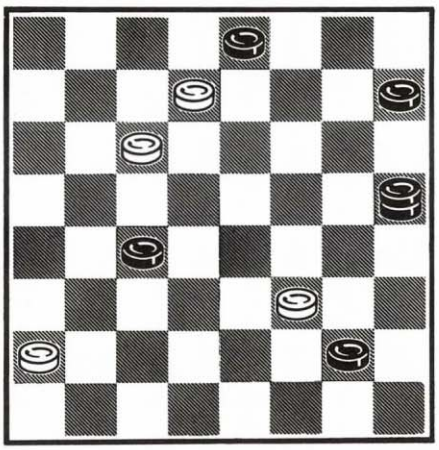
(Solução no próximo número)



As brancas jogam e dão mate em dois lances.

DAMAS

(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

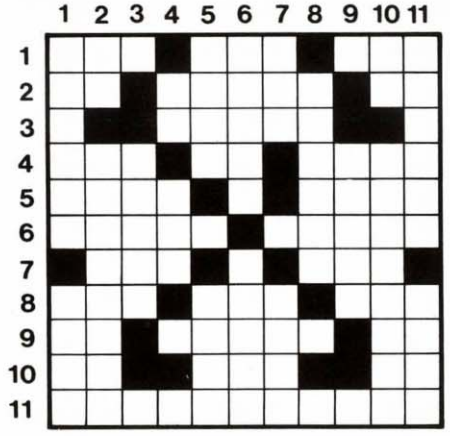
numa embarcação de remos. 14— Peças metálicas, fixas no fundo de uma embarcação, para fixar as sarretas. 15— Antigo navio de vela e remos, esguio e veloz, próprio para aviso ou para o corso. 16— Lado do navio oposto àquele donde sopra o vento. 17— Navio de guerra guarnecido de couraça nas partes vitais e armado com a mais poderosa artilharia naval. 18— Quilhas de balanço.

Depois de preenchido convenientemente todos os quadrículos, o leitor encontrará, na coluna central, o conceito que originou este passatempo.

(Solução no próximo número)

Ferreira da Silva
Sarg.-aj. AP RA

PALAVRAS CRUZADAS



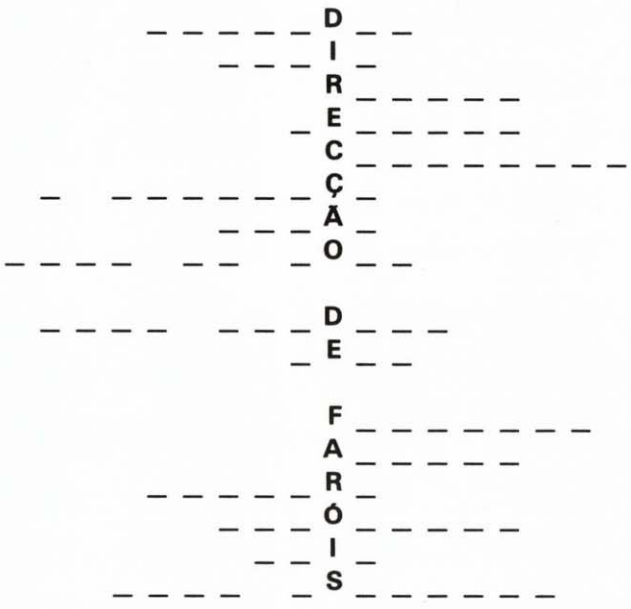
HORIZONTAIS: 1— Pessoa ordinária; bonzo (inv.); pronome relativo. 2— Outra coisa; espécie de palmeira da América do Norte; consoante dobrada. 3— Dá entrada em (o barco). 4— Semelhantes; interj. designativa de dor; tia. 5— Grito festivo com que se evocava Baco durante as orgias; estimam. 6— Palavra injuriosa que se lê algumas vezes em português (pl.); idolatra. 7— Família; planta anonácea do Brasil cujo fruto tem a forma de pinha e é comestível. 8— Rio da Suíça; unidade de pressão que vale 10; "bárias"; gosto (inv.). 9— Corpo diplomático; político soviético, um dos pilares da época estaliniana; também. 10— Símbolo químico do ouro (inv.); três letras de trabalho; o lado do vento. 11— Guarnição de prata.

VERTICAIS: 1— Muçulmano que guia os viajantes no deserto da Arábia; pára. 2— Forma antiga do artigo o; cercar de valados. 3— Arrendar. 4— Apelido; três letras da palavra arear. 5— Pássaro do Brasil de cor amarela; apelido da primeira escritora profissional inglesa. 6— Revolução dos cravos; revolucionário francês. 7— Serviço de Assistência Oficinal; nome feminino. 8— Grade de ripas para segurar barreiras e plantas trepadeiras. 9— Inabalável. 10— Vogal (pl.); peça de madeira em forma de cunha, para fechar uma porta ou cancela. 11— Aprecia; argolas.

(Solução no próximo número)

Carmo Pinto
Sarg.-aj. H

PASSATEMPO

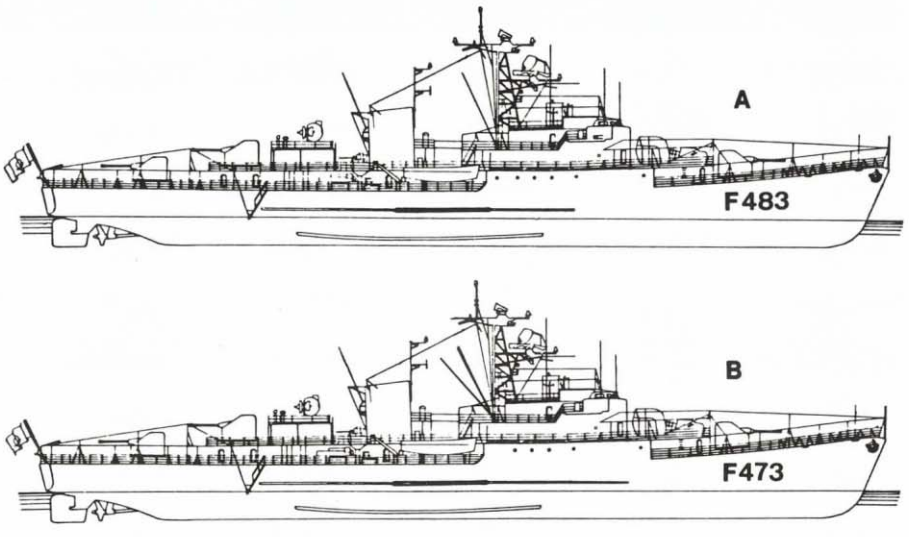


Substituindo os traços por letras, o leitor encontrará os nomes de alguns faróis do continente e das ilhas.

(Solução no próximo número)

António Ferreira Martins
Farol de Aveiro

CONCURSO N.º 104 *(Sorteio de um prémio entre as respostas certas)*



Procure as sete diferenças existentes entre as silhuetas A e B, (da fragata "Comandante Sacadura Cabral"), assinale-as e envie-nos a resposta.

(Solução no n.º 106)

M. Horta
Sarg.-aj. L

RIFÕES

— Variação lenta
Barómetro aumenta.
Mudança a saltar
não é de ficar.

— Descendo o barómetro
com suavidade,
traz vento ou tempestade.

— Lua deitada
marinheiro em pé.

— No domingo estava um dia lindo, fomos dar um passeio de barco, mas o Chico já há muito tempo que não remava ...

SOLUÇÕES

CRUZADA EM TRIÂNGULO

(Solução do problema do n.º anterior)

1 — Maremotos. 2 — Aramacas. 3 — Rabelos. 4 — Emelas. 5 — Malas. 6 — Ocos. 7 — Tas. 8 — Os.

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

	BRANCAS	PRETAS
1.	9-31	2-9
2.	14-18	1-21 (ou 25) (A)
3.	11-14	21-7
4.	4-2	

(A) — Se em lugar de 1-21 fôr 1-7; como ganhariam as brancas?

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1 — Gago; presídios. 2 — Ruela; arma. 3 — Atlas; armada. 4 — Noa; saveiro; pó. 5 — Dr; Aires; Ni. 6 — Instrumentos. 7 — Zenite; mesa; si. 8 — Al; me; cor; tó. 9 — Rente; toar. 10 — Até; cardos; ala. 11 — Ladeira; ate. 12 — Vielas; carteio. 13 — Am; oco; ee. 14 — Risos; Coutinho.

VERTICAIS: 1 — Grandeza; alvor. 2 — Autor; el; tai. 3 — Gela; in; rédeas. 4 — Ola; anime; elmo. 5 — Assistência. 6 — Arte; tarso. 7 — Reaver; cera; CC. 8 — Resumo; coo. 9 — Sumi; Mértola. 10 — Artes; os; ret. 11 — Dado; nata; atei. 12 — Ira; NT; orate. 13 — Om; pios; lei. 14 — Saro; silva; omo.

XADREZ

(Solução do problema do n.º anterior)

	BRANCAS	PRETAS
1.	Dc6	—
2.	De8 e mate	

Se:

1.	—	Tb3/X
2.	Tb5 e mate	

Se:

1.	—	Tb8/X
2.	Cb3	

BRÍDEGE

(Solução do problema do n.º anterior)

Sul apanha a terceira vaza de espadas com o Valete e joga o Valete de paus. Oeste joga o Ás e Sul, depois de ter cortado essa vaza com o morto, faz 3 vazas de copas. A seguir, joga a Dama de copas e Oeste vê-se obrigado a baldar um ouro para conservar o 10 de paus em segundo. Leste encontra-se num beco sem saída: se baldar um ouro, Sul passa a mão para o morto, continuando com o Ás de ouros, e corta ouros a seguir; se Leste baldar um pau, Sul continua com o 9 de paus, forçando a corte o 10 de Oeste.

PILHA DE PALAVRAS

(Solução do problema do n.º anterior)

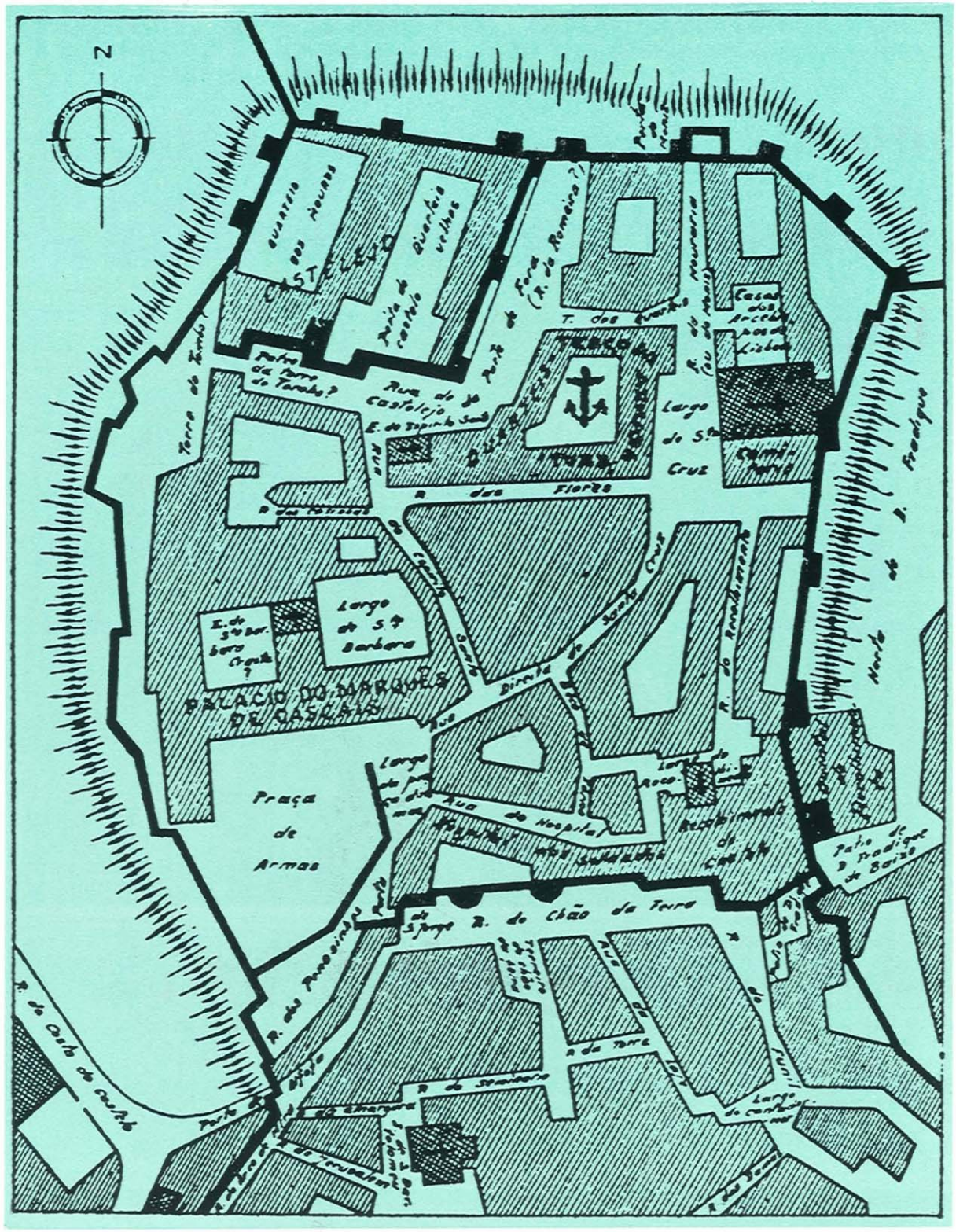
1 — Alcaide. 2 — Bússola. 3 — Sagitário. 4 — Guardas. 5 — Andromeda. 6 — Fomalhaut. 7 — Antares. 8 — Aldebaran. 9 — Alnilan. 10 — Relógio.
(Astrolábio).

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 102

Virador. Escota. Calabre. Braço. Ovém. Boça. Cabo. Estai. Retenida. Enxárcia. Brandal. Carregadeira.

VENCEDOR:

Cabo A n.º 922762, António Lopes. C.I.M. CM.



Quartel do Terço da Armada Real no Castelo

No estudo sobre a Evolução Histórica dos Uniformes na Armada a que procedemos, achámos curioso dar à estampa uma planta da zona do Castelo, com o interesse da indicação da localização do Quartel do Terço da Armada Real, anterior ao terramoto de 1755. Na escala aproximada de 1:2500, o Quartel do Terço da Armada ficava perto do Castelejo, quase na zona central, fazendo frente para o Largo de Santa Cruz do Castelo. Foi no enfiamento da Rua das Flores que o contornava, que se deu a célebre desordem entre marujos e locatários próximos, da qual resultou um músico da charamela levar uma pontada dum chuço ou pique. Registamos, a partir daí (1740), a existência duma banda militar, a primeira em Portugal — a da Armada Real.

Alberto Cutileiro

Uniformes de Alferes e de Tambor da Companhia de Fuzileiros do Regimento da Armada Real—1723

(Reprodução proibida)

Os figurinos que hoje apresentamos mostram-nos um alferes porta-bandeira regimental e um tambor da Companhia de Fuzileiros do Regimento da Armada Real (1723), dois valiosos contributos iconográficos para a história do uniforme militar na Armada. Além disso, mostram ainda a primeira bandeira do Regimento, que temos a honra de apresentar, pela primeira vez, na "Revista da Armada". O alferes enverga casaca rodada, verde garrafa, caindo acima do joelho, com abotoadura de 20 botões sobre caseado a fio de ouro. Os botões são dourados nos oficiais e de latão nas praças, nos tambores e nos músicos. Em volta, no sentido diagonal, a faixa militar com duas pontas caídas, toda em seda carmezim. Duas borlas de fio de ouro, entrelaçado, rematam as pontas. Na junção da faixa, abaixo da cintura, fixa-se o *copo* para suspensão da ponteira metálica da haste da bandeira. A casaca tem dois bolsos debruados a galão de ouro, com três botões cada e nas abas laterais duas pequenas âncoras bordadas a fio de ouro. Os canhões das mangas, bem como os calções, são vermelhos e eram conhecidos, na época, por *bérri de França*. A Armada vestia-se com panos importados de França e Holanda, o que era visto com muita antipatia pelo marquês de Pombal que, só por intermédio do conde de Lippe, conseguiu, em 1762, que a Armada Real passasse a uniformizar-se no Arsenal Real do Exército. O oficial apresentado no figurino (fig. 6) calça meias de fio da Holanda, brancas, como a camisa de bofes com punhos de renda. Nos pés, sapatos de cordovão de pala alta, com fivela dourada. Na cabeça, usa o chapéu de três bicos, *os três azares de quem o põe*, no jocoso dizer de Jacome Raten, tendo na orla o galão de ouro de oficial. Cabeleira de polvilhos apartada à militar, caindo sobre o peito, do lado direito, com a borla *estaferma* a fixá-la. Os faceiros, peralvilhos da época, mordiscavam-na quando namoriscavam as sécias nos lausperenes. A *estaferma* viria a desaparecer com a vinda de França das perucas curtas de laço. Suspensa do boldrié, por debaixo da casaca, vê-se a espada preta de seis palmos, característica espada da Marinha, embainhada de couro negro e com ponteira metálica de latão, que é hoje uma raridade. O nome deriva de ser preta a sua lâmina, direita e da largura de uma polegada junto ao guarda-mão. A têmpera era de aço. Era uma arma perigosíssima, quando manejada de noite, por não ter reflexos. Era usada nas rixas de rua, de noite, na Lisboa setecentista. Apesar da repressão que lhe moveu D. João V, só veio a desaparecer com a iluminação dos candeeiros *cegonhas* do intendente Pina Manique.

O tambor (fig. 5) enverga casaca rodada, verde garrafa, debruada a fitilho de lã amarelo, intercalado de vermelho. Não se consegue ver o número de botões, supondo-se que seriam 18, como nas praças. Os bolsos são debruados também com fitilho de lã amarelo. Duas âncoras nas abas da casaca, bordadas a fio de lã amarelo e canhões das mangas vermelhos, debruados a fita de lã amarela. Alamares amarelos com três botões de latão. Nos bolsos, os mesmos três botões de latão com uma âncora dourada, pormenor de que trataremos mais tarde com detalhe. Véstia militar verde e pescocinho branco. Calça meias azuis, sendo os calções da mesma cor, e as ligas de presilha, também azuis. Nos pés, sapatos de fivelão e pala alta em cordovão. O tambor ou caixa de guerra, era então o timbalão militar, de cor azul com virola amarela e extensores brancos com fuzes de aperto em anta branca. No ângulo superior esquerdo, as armas reais de D. João V. Quanto à bandeira, a primeira conhecida, é esquartelada em 60 quartéis na orla, verdes, brancos e azuis, tendo ao centro, em aspa, como a bandeira da cidade de Lisboa, em verde e amarelo, sobrepondo-se, o escudos das armas do reinado de D. João V sobre duas âncoras entrelaçadas em seus cabos de amarra. Esta bandeira é preciosa para a história da Armada. Foi composta nas cores tradicionais dos primeiros uniformes dos velhos Terços: o verde das casacas e o amarelo dos canhões das mangas.

Alberto Cutileiro

N.º 105 / JUNHO 1980 / ANO IX / MENSÁRIO 15$00

revista da ARMADA

Para a história do Edifício da Marinha

A Bica de D. Miguel

(pág. 14)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
D. Barreiros	**Conheça a sua Marinha** Força de Fuzileiros do Continente "Na paz e na guerra, no mar e em terra"	4
M. Horta	**Notícias Pessoais**	8
	Voz da Abita/Cartas ao Director	9
H. Bonjour	**A Camões**	11
A. Neves	**Visões lisboetas** Onde as naus de pedra nos falam das Descobertas	12
A. Cutileiro	**Para a história do Edifício da Marinha** A bica de D. Miguel	14
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	16
S. B.	**Histórias de marinheiros** 18—Processos silenciosos	16
G. Brandão	**Filatelia**	17
M. Martinha	**Nos tempos do remo e da vela (3)** II—Os Vikings ou Normandos	19
	Desporto	22
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	23
M. Horta	**Reportagem**	24
	Quarto de Folga	32
A. Cutileiro	**Evolução histórica dos uniformes na Armada (17)**	Verso da contracapa

PORTE PAGO

REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C/alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade da Marinha

Redacção e Administração:
Edifício da Marinha
1188 Lisboa Codex
Telefone: 36 89 60

N.º 105 / JUNHO 1980 / ANO IX

Preço de venda avulso 15$00

Assinaturas anuais:
Continente e Ilhas 150$00
Estrangeiro 260$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

A Bica de D. Miguel, construída em 1832, no antigo Arsenal da Marinha.

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

A força da tradição

(A propósito do reatar da festa da Queima das Fitas na cidade de Coimbra)

Pela velha Universidade de Coimbra tem passado de tudo: estudantes que vieram a notabilizar-se no campo militar, nas ciências, nas letras, na política, na jurisprudência, etc.; outros — os grandes boémios e cantores de fados e canções — que ficaram para sempre na memória e no coração do povo — e, finalmente a multidão de desconhecidos cujo nome se perdeu na poeira do tempo.

É de um célebre estudante cantor que venho hoje falar. Chamava-se Hilário Augusto da Costa Alves e viveu entre os anos de 1864 e 1896, trinta e dois apenas!

Quando o Hilário cantava/Alta noite no Choupal/Toda a tricana escutava/A sua voz de cristal.

Diz-se que jamais alguém cantou melhor.

Viseu, sua terra natal, prestou-lhe tardia homenagem, no ano passado, dando o seu nome a uma rua da cidade e inaugurando uma lápide na casa onde ele nasceu.

E Coimbra, sua terra adoptiva, que tanto amou e celebrizou? Essa, deve-lhe muito mais, quanto a mim uma estátua no coração da cidade, erguida por subscrição entre antigos e actuais estudantes de Coimbra, estátua que, sendo a dele, simbolize todas as gerações de estudantes que por lá passaram, ilustres ou desconhecidos, porque todos ajudaram a fazer a sua história e a sua fama.

Parece-me que, tudo pesado, ninguém melhor que ele pode perpétuar essa juventude irrequieta e generosa da capa e batina, de Coimbra.

A "Revista da Armada", pela voz de um velho marinheiro que em Coimbra apenas foi caloiro mas ficou, mesmo assim, preso ao encanto das suas tradições, lança a ideia. Que alguém lhe dê forma...

C/alm.

Força de Fuzileiros do Continente "Na Paz e na Guerra no Mar e em Terra"

Há anos, mais precisamente em 1971, conheci a Força de Fuzileiros do Continente (FFC). Ficou-me a impressão de que se tratava de um grande depósito de pessoal, que se renovava de tempos a tempos, segundo as mobilizações que, a cada passo, eram feitas para África. Em verdade era assim. Lá se formavam as unidades de fuzileiros que partiam para o Ultramar, e aí regressavam, de novo, no final das comissões.

Hoje, as coisas mudaram. E mudaram substancialmente, quer na missão dos fuzileiros, quer na estrutura das unidades. Vamos falar disso...

Deixem-me referir que, no dia em que me propus fazer esta reportagem, encontrei o comandante Mendes Fernandes, segundo-comandante da FFC e disse-lhe: "Daqui a momentos lá me tem no seu gabinete!" Afável, num gesto largo de velha amizade forjada na Guiné, deixou cair estas palavras: "A casa é sua..."

Pouco depois, batia-lhe ao ferrolho.

— Amigo, aqui estou. E venho para o *bombardear.*

— Bombardear? Certamente que o capelão é *gente de paz.*

— Ora bem, as minhas bombas são apenas simples perguntas. Você, comandante, a quem tenho visto ligado e identificado com os fuzileiros, pode contar-me um pouco do historial desta casa, desta grande Unidade...

Calmamente, o comandante Mendes Fernandes, depois de consultar alguns *dossiers,* começou o seu relato:

— A FFC foi criada pela portaria n.º 24049, de 29 de Abril de 1969, obedecendo fundamentalmente a duas razões: necessidade de obviar aos inconvenientes de vivência comum entre os alunos que frequentavam os cursos na Escola de Fuzileiros (EF) e os *veteranos* que integravam as unidades regressadas de África, e ainda a escassez de estruturas daquela Unidade.

"A FFC era comandada por um capitão-de-mar-e-guerra, directamente subordinado ao comandante naval do Continente, sendo constituída pelas unidades de fuzileiros (activadas) na Metrópole e pelas lanchas de desembarque atribuídas ao Comando Naval do Continente (CNC). A mesma portaria que fixava a competência do comandante da FFC, determinava a manutenção "dumа estreita ligação com a Escola de Fuzileiros", na altura já desintegrada do Grupo n.º 2 de Escolas da Armada (G2EA) a que esteve subordinada desde 1961 até 3 de Fevereiro de 1969. A propósito, julgo de interesse referir que, em 29 de Abril de 1969, foi criado o Centro de Alistamento da Armada, a funcionar no G2EA, e a Companhia de Adidos, localizada na FFC e destinada a depósito de sargentos e praças. A integração da Companhia de Adidos na FFC transformou esta Unidade, já de si pouco motivante em termos de objectivos, numa amálgama complexa que, certamente, muito dificultou aos comandos de então, o cumprimento da missão.

Uma companhia da Polícia Naval desfilando.

"Com a extinção dessa Companhia, após o 25 de Abril de 1974, a FFC respirou fundo.

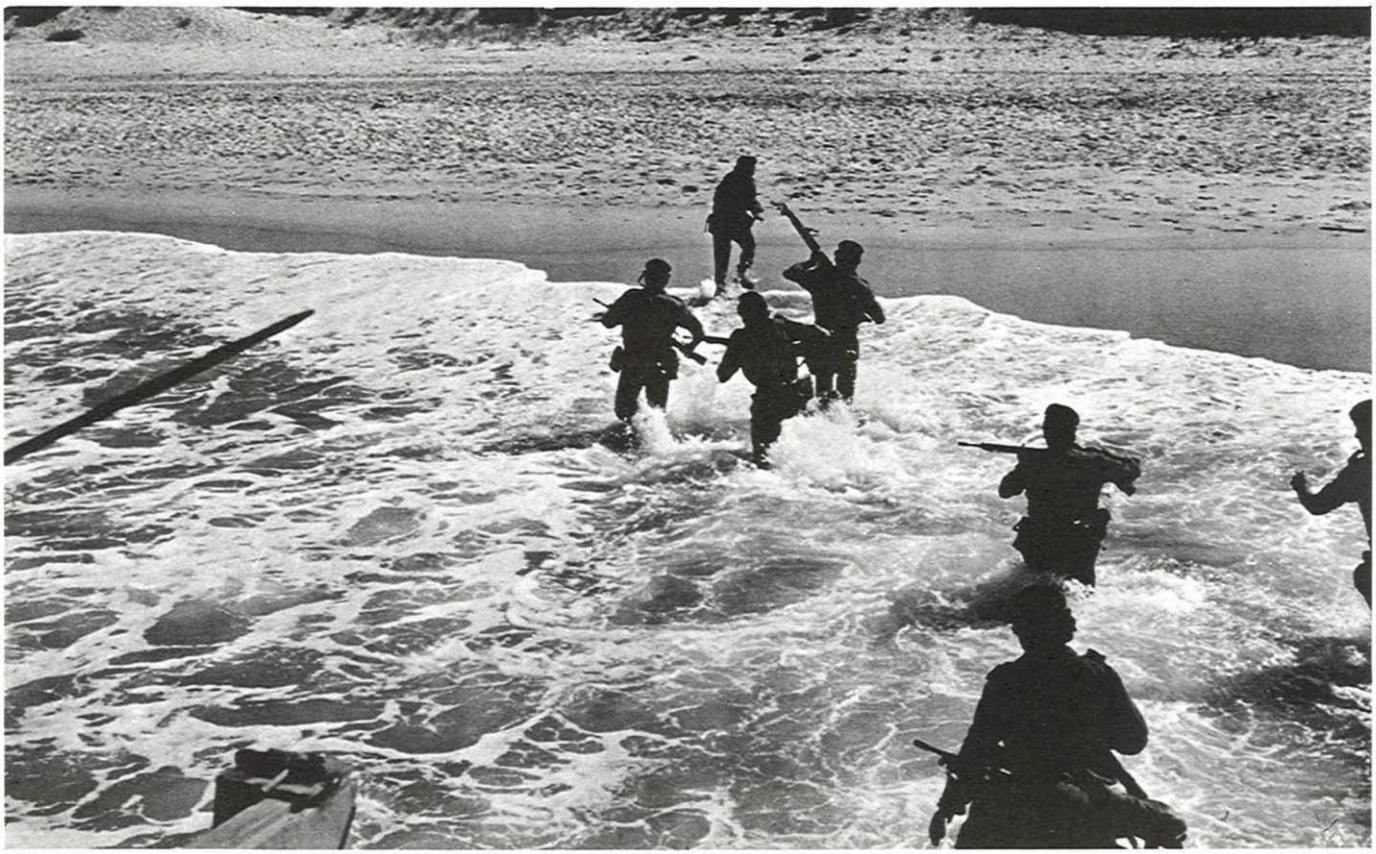
"Nos primeiros tempos de vida desta Unidade exerceram o seu comando o então capitão-de-mar-e-guerra Lopes Marques até Fevereiro de 1971, o capitão-de-mar-e-guerra Ventura da Cruz até Julho de 1972 e o então capitão-de-mar-e-guerra Pinheiro de Azevedo até 25 de Abril de 1974.

"Após esta data, verificou-se a necessidade de centralização das actividades relacionadas com a preparação e emprego das unidades de fuzileiros, sendo criado, pelo decreto 275/74, o Comando do Corpo de Fuzileiros, na directa dependência do chefe do Estado-Maior da Armada. Nesta data, a FFC ficou subordinada ao Comando do Corpo, e passou a integrar as unidades de fuzileiros e lanchas de desembarque atribuídas àquele Corpo.

"Terminada a guerra em África e na perspectiva de novos cenários de actuação mais apontados, naturalmente, para a *guerra clássica,* reestruturação das unidades, novas técnicas de combate e doutrina NATO, foram palavras de ordem, e não havia tempo a perder! Em Abril de 1975, pela portaria 258/75, foram criados os Batalhões de Fuzileiros n.os 1, 2, 3, 4, sendo o BF4 posteriormente extinto.

"No âmbito da reestruturação do Corpo de Fuzileiros (CF), foram posteriormente criadas as seguintes unidades de apoio: de Transportes Tácticos (UATT), de Fogos (UAF) e de Meios Aquáticos (UAMA), ficando todas atribuídas à FFC.

"Em 1 de Novembro de 1979, o BF1 passou a Batalhão de Polícia Naval, mantendo os BF2 e BF3 a sua constituição original (formação de Comando e 3 Companhias de atiradores).



Aspecto de um exercício de desembarque numa praia.

"A FFC dispõe ainda de uma Companhia de Equipagem (com efectivos de batalhão).

"No período após 25 de Abril, a Unidade foi comandada pelo então capitão-tenente Ribeiro Pacheco que, em 20 de Agosto de 1975, já capitão-de-fragata, assumiu as funções de comandante do Corpo de Fuzileiros, entregando o comando ao capitão-tenente Reis Rodrigues, que o exerceu até 12 de Abril de 1976, data em que foi rendido pelo então capitão-tenente Vieira Matias. O actual comandante, capitão-de-mar-e-guerra FZ Oliveira Monteiro, exerce as funções desde 17 de Junho de 1978."

— Meu caro comandante, nesta sua descrição, tão pormenorizada e meticulosa sobre a FFC, e pelo meu conhecimento directo, por exemplo, das formaturas diárias, do refeitório, etc., deixa-me a impressão de que se trata de uma Unidade de tremendas dimensões, e naturalmente, com inúmeros e complexos problemas no seu dia a dia.

— Sem dúvida! São cerca de 1800 homens que se pretendem, acima de tudo, *saudavelmente aptos,* quer física quer psicologicamente — é este o nosso objectivo principal; são 180 viaturas, tácticas e administrativas, cujo grau de operacionalidade se pretende manter elevado, são...

— Já compreendi, comandante, é um mundo que não pode parar.

E ao falar-se da FFC, impunham-se duas perguntas: O que é, e qual a sua missão? Pois, fomos fazê-las a quem de direito, ao seu comandante, o capitão-de-mar-e-guerra Oliveira Monteiro, a quem encontrámos agarrado ao telefone.

Começámos o diálogo, mas logo o telefone voltou a tocar. Mais outra tentativa... alguém bateu à porta... mas, finalmente, um momento de relativo sossego e logo ele responde, com um sorriso franco e aberto, pousando o cigarro:

— A FFC é a Unidade do CF destinada à execução das missões de natureza operacional, protocolar-militar, e de apoio a organismos civis especialmente em actividades ligadas ao mar.

— E quais são essas missões de natureza operacional?

— No âmbito estritamente operacional, poderemos distinguir basicamente quatro tipos de tarefas: aquelas em que a acção dos fuzileiros se conjuga com a de unidades navais, mormente operações anfíbias, guarnições de presa, etc.; as de segurança e defesa de instalações militares, não só da Armada mas também do EMGFA e do COMIBERLANT; as de Polícia Naval e, finalmente as missões específicas de apoio a organismos civis em actividades ligadas ao mar, como por exemplo, segurança de tripulantes e embarcações em provas de vela, remo, motonáutica, etc.

— Não lhe pergunto de que meios dispõe a sua Unidade para cumprir tais missões, pois eles me foram referidos já pelo segundo-comandante. Mas gostaria que me dissesse: Como sente a sua Unidade?

— Para execução destas tarefas é necessária uma instrução contínua onde a preparação física e técnica são fundamentais e que exigem um notável esforço de todos os militares da Unidade. Mas sinto que há motivação, determinação, sã camaradagem, disciplina e hierarquia. Há a certeza de vencer. E é na defesa dos valores ético-militares que a FFC faz jus à sua divisa: "NA PAZ E NA GUERRA, NO MAR E EM TERRA".

— Óptima divisa, comandante. Sempre prontos a servir em todas as ocasiões?

— É isso mesmo, capelão.

Despedi-me a magicar na divisa. Aliás, em imensas ocasiões, quer outrora em África, quer agora, neste recanto Lusíada, têm os fuzileiros mostrado a sua determinação e eficiência. Sempre operacionais, como justamente se consideram, os fuzileiros procuram não desmerecer essa atribuição e esforçam-se por, constantemente, a aperfeiçoar. Embora com missões específicas, cada unidade de fuzileiros se determina a cumprir galhardamente essas missões.

Um pouco dessas unidades e um pouco dessas missões, eis o que me propus saber quando me dirigi aos BF1, BF2 e BF3.

Ouvi o comandante Rodrigues da Hora falar do seu Batalhão.

— Foi em 1974, mais propriamente em Junho, que o Serviço de Polícia Naval foi confiado aos Fuzileiros com carácter permanente, tendo sido nessa data atribuído a uma unidade constituída — o Pelotão de Fuzileiros n.º 16 (PF16).

"As necessidades do serviço levaram à criação posterior de uma companhia, com efectivos de cerca de 140 homens, companhia essa constituída pela fusão do PF16 com o Destacamento n.º 5 de Fuzileiros.

No regresso de exercício.

"Isto, em Dezembro de 1975. Foi a partir da constituição desta Unidade que o Serviço de Polícia Naval (PN), pode dizer-se, foi verdadeiramente estruturado. Na sua base, as missões desta Unidade são as actualmente atribuídas ao BF1, o Batalhão de Polícia Naval, recentemente estruturado, como sabe. Este Batalhão tem uma lotação de cerca de 300 homens, distribuídos por uma companhia de comando e serviços e duas companhias operacionais (Companhias n.os 11 e 12 de Fuzileiros) que exercem, alternadamente, missões de PN propriamente ditas e missões de segurança a instalações militares."

— Quais, especificamente, as missões da PN?

— As missões do Batalhão de PN são fundamentalmente estas: velar pela conduta dos militares da Armada, quando fora das suas unidades, e de militares de navios estrangeiros que visitam o porto de Lisboa; desempenhar missões de segurança em que a compostura e porte militar sejam requisitos importantes; assegurar o transporte e escolta de presos, etc.

"É esta, resumidamente, a missão da PN."

Falava com o comandante Rodrigues da Hora quando passou por nós uma cara conhecida.

— Não é este amigo que costuma levar o estandarte da FFC quando há desfiles?

— É este mesmo, disse o comandante, é o sargento Teixeira que tem a honra de levar o guião, porque foi condecorado com a Torre e Espada.

— Sim? Tenho de falar com ele.

Deixei o comandante Hora que, aliás, tinha o tempo marcado, e dirigi-me à CF12, onde o sargento Teixeira presta serviço.

— Então, sargento Teixeira, que nos conta da sua vida de Marinha?

— Muito tinha que lhe contar, mas isso levaria o seu tempo.

"Olhe, estou na Marinha desde Setembro de 1962. Fui sinaleiro, antes de tirar o curso de fuzileiro especial. Fiz quatro comissões em África, três na Guiné e uma em Angola."

— O que nos podia dizer sobre essas comissões dava para um romance, não é verdade?

— Se é! Lá se passou de tudo, bons e maus momentos. Gostei imenso de conhecer as nossas antigas terras de África, e lá gostaria de voltar. Não posso esquecer a grande camaradagem que a todos unia, não só aos elementos de Marinha como a todos os outros elementos das FA. Vivíamos os mesmos problemas, passávamos pelas mesmas situações, enfrentávamos as mesmas dificuldades, enfim, só Deus sabe!

— Sei que tem algumas condecorações pelos seus feitos em África.

— Sim. Tenho a Torre e Espada, que me foi conferida em Junho de 1971, e a Cruz de Guerra — de 1.ª, 2.ª e 4.ª classes e uma colectiva.

— Todas essas condecorações lhe lembram momentos difíceis.

— Sem dúvida. Tiroteio era o prato forte de muitos dias. Mas, mais que os momentos difíceis, recordo a satisfação e a alegria do dever cumprido. A gente tem o condão de esquecer os maus bocados.

— E agora?

— Cá estou na Polícia Naval, desde Outubro de 1979, continuando a minha vida de Marinha.

— Pois, felicidades.

Um aperto de mão nos separou. Subi às instalações do BF3 e bati à porta do comandante, o capitão-tenente Frazão. Sem dar tempo de entabular conversa, interpelou-me: "Já viu a sala de leitura do Batalhão?".

— Ainda não, respondi.

— Então venha daí.

E lá fomos. Pouco depois estava connosco o tenente Teixeira da Silva, segundo-comandante. Ali, dá gosto ler. O ambiente contribui para a elevação do nível cultural do homem. E no BF3 nada se descura. Foi mesmo na sala de leitura que uma conversa mais longa começou.

— Diga-me, comandante, em linhas gerais, o historial do seu Batalhão.

— O BF3 foi criado em Maio de 1975, sendo inicialmente constituído pelas Companhias n.os 2, 3, 6 e 12 e pelo Destacamento n.º 12 de Fuzileiros Especiais (mais tarde, CF12); no mesmo ano, o Batalhão foi reorganizado na estrutura actual — uma companhia de comando e serviços e três companhias de atiradores — tendo mais tarde essas companhias recebido a actual designação CF31, CF32 e CF33.

"O Batalhão tem estado, desde a sua formação, localizado na Força de Fuzileiros do Continente, de cujo comando depende, encontrando-se instalado, desde 1977, no edifício para o efeito construído, e onde funcionam todos os seus serviços e se encontra alojada a totalidade da sua guarnição.

"A rotina diária da Unidade inicia-se com a formatura e revista da manhã, seguida de preparação física e desportos de equipa, sendo o restante tempo ocupado pela instrução e tarefas, de acordo com o programa semanalmente estabelecido. Após as horas de serviço, são utilizadas a sala de estar de oficiais, a de sargentos e as três salas das praças (televisão, jogos e leitura) existentes no edifício do Batalhão".

— Qual a principal actividade do BF3 desde a sua criação?

— A actividade do BF3 nesta sua ainda curta existência tem-se repartido pelas diversas tarefas decorrentes de missões atribuídas ao CF: treino anfíbio, embarque em navios, intervenção, cerimonial e segurança; destas, tem sido objectivo de especial interesse o treino anfíbio, destacando-se a participação do Batalhão em exercícios nacionais do âmbito dos três ramos das FA, *Marte* e *Albatroz* e, recentemente, a execução do exercício *Galera 80* no qual o BF3 actuou com forças da U.S. Navy e U.S. Marines, o que constituiu a estreia de unidades do CF em exercícios internacionais.

— Enfim, um Batalhão verdadeiramente operacional.

— A capacidade de uma unidade operacional assenta, fundamentalmente, na coesão dos seus elementos; no BF3, o conjunto dos homens que nele servem, onde a experiência dos veteranos com provas dadas em combate se alia ao entusiasmo dos mais novos, vence todos os obstáculos e assegura a continuidade das gloriosas tradições dos FUZILEIROS.

Fica-se contente quando se ouve falar de gloriosas tradições. A Marinha tem-nas, e muitas. E os fuzileiros, parte integrante dessa Marinha, não podiam fugir à regra. Todos sabemos que é assim. Aliás, com certa graça, se ouve de vez em quando afirmar: "perca-se o caminho marítimo para a India, mas não se percam as tradições".

Claro que não se perde o Caminho Marítimo para a India, mas, as tradições não se perderão também.

Exemplo disso, está na determinação com que ouvi falar mais um dos entrevistados, o capitão-tenente Carreiro e Silva, comandante do BF2. Quanto lhe ouvi, dá para uma longa reportagem sobre o BF2 que um dia publicaremos.

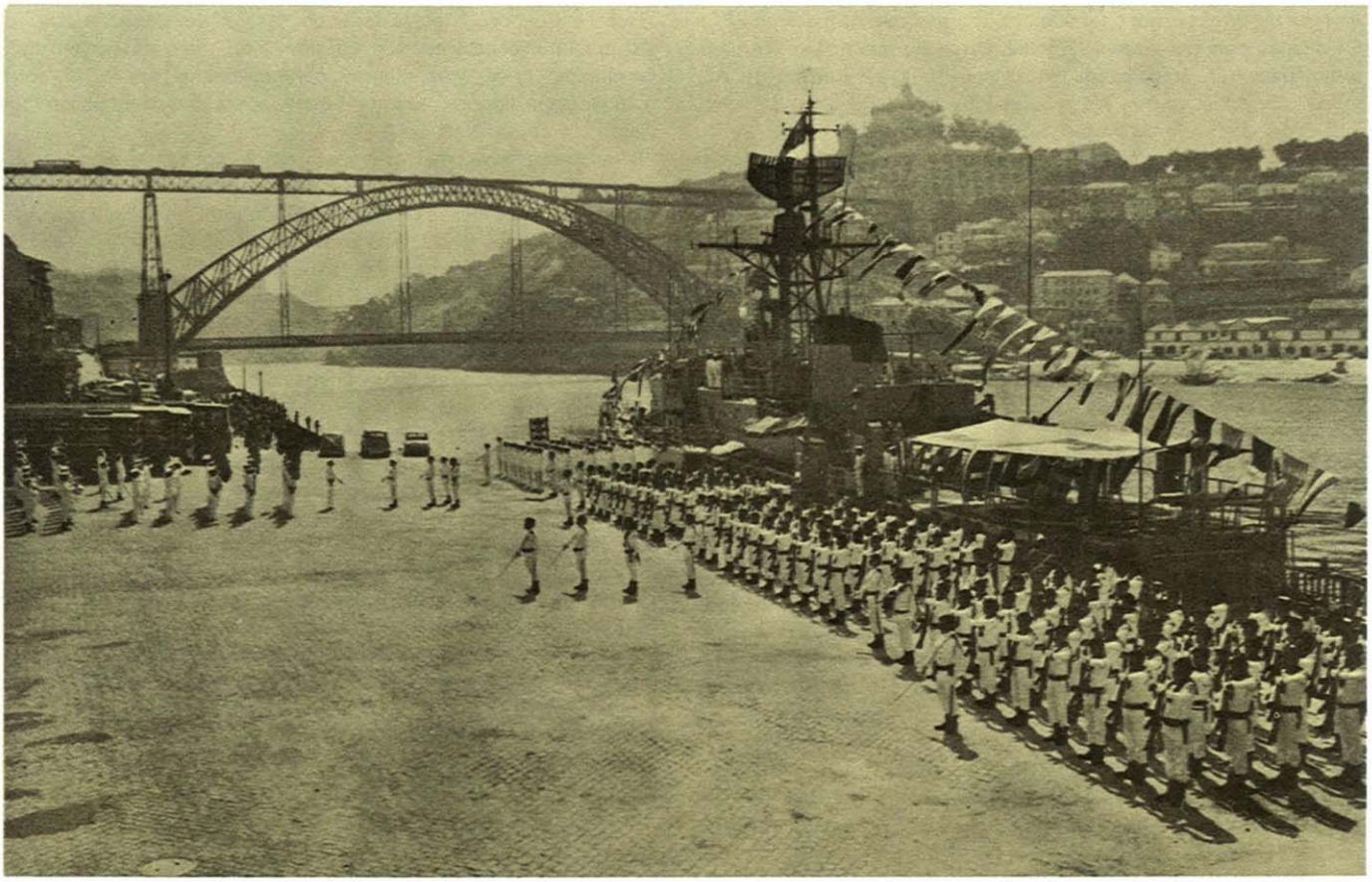
Para já, umas palavras sucintas deste comandante sobre o seu Batalhão:

— O BF2 foi criado em Maio de 1975. A ele foram atribuídas as Companhias n.os 1, 5 e 8 de Fuzileiros.

"De acordo com novos métodos de identificação das sub-unidades, em Fevereiro de 1977 as companhias do Batalhão passaram a designar-se por CF21, CF22 e CF 23.

"A Unidade esteve aquartelada na Escola de Fuzileiros (EF), desde a sua criação até 3 de Maio de 1977, altura em que foi destacada para a FF.

"As missões mais relevantes atribuídas ao Batalhão, têm sido as



Um batalhão de fuzileiros no Dia da Marinha, no Porto.

seguintes: treino e adestramento da Unidade em desembarques e *raids* anfíbios, dentro do espírito da doutrina anfíbia NATO, quer no âmbito da Marinha, quer em exercícios conjuntos com os outros ramos das FA; constituição de guarnições de presa dos navios de guerra em comissão nos Açores; apoio a treinos de arrastamento e *para-sailing* da Força Aérea; segurança e vigilância de instalações militares; representação protocolar da Armada em terra e apoio à população civil em emergências.

"Integrado no âmbito de treino e adestramento das unidades operacionais do CF, o BF2 executou determinados exercícios, destinados a manter a operacionalidade, prontidão e eficiência dos Comandos e Forças".

— Bem haja, brevemente voltarei.

Deixei o comandante Carreiro e Silva entregue ao seu trabalho.

Estava decidido a ficar por aqui e recolher apenas, após esta minha ronda pela FF, umas palavras do capitão-de-mar-e-guerra Malheiro Garcia, comandante do Corpo de Fuzileiros, órgão que integra a FFC e a EF. Mas alguém me deteve. O tenente Albano, comandante da CF11, vê-me atravessando a parada e tomando apontamentos.

— Um trabalho para a "Revista da Armada"? Pergunta ele.

— Sim, respondo.

Andámos um pouco, e eis-nos no seu gabinete em amena cavaqueira.

Não ia ela muito longa e alguém surge à porta. Era o cabo FZE Talhadas, já meu conhecido da Guiné, e que mantém o mesmo aprumo, determinação e brio que muitos lhe conheceram. Viu-me na mão um exemplar da Revista.

— Sou assinante desde o primeiro número — diz-me ele. Tenho lido todas as crónicas e artigos do senhor capelão, e confesso que a Revista é uma das boas coisas que temos na Marinha. Eu e minha mulher lêmo-la de fio a pavio.

— Bravo, ainda bem que é assim.

— E já agora, não quer você dizer algumas palavras sobre a sua vida de fuzileiro para esta Revista que tanto aprecia?

— Com muito gosto, e sinto-me com isso muito honrado. Pois bem, aqui vai um pouco da minha vida. Já estou na Marinha desde 1964. Entrei para cá aos 17 anos, como voluntário, e depois da minha instrução na EF, parti para África, onde fiz quatro comissões, sendo duas em Angola e duas na Guiné. E foi lá, no Ultramar, onde eu me senti mais realizado como militar. Gosto de ser fuzileiro. E digo-lhe mais, se não fosse fuzileiro não estaria na Marinha.

— Porquê? Não gosta de navios?

— Gosto. Embarquei já diversas vezes, e fui há anos, na "Sagres", a Hamburgo e na "Comandante Roberto Ivens" a Nantes. Mas, comecei por ser fuzileiro, e é como fuzileiro que me sinto bem. E gostaria que a Armada acarinhasse mais determinados problemas dos fuzileiros.

"Por exemplo, o nosso quadro precisava de ser revisto e rejuvenescido, pelo menos, no que se refere aos sargentos, pois está saturado e alguns dos seus elementos são de elevada idade. Claro, isto é a minha opinião".

— É uma opinião válida, como qualquer outra. Olhe, quanto aos seus êxitos operacionais, sei que foram devidamente reconhecidos. Que nos diz sobre isso?

— Orgulho-me de ter a medalha de Valor Militar com palma que é a condecoração logo a seguir à Torre e Espada; tenho a medalha de cobre de Comportamento Exemplar e as medalhas comemorativas de Angola e da Guiné; recebi três louvores individuais e cinco colectivos. Além disso, foram-me atribuídos dois prémios *Governador da Guiné*. Mas não é isso o que mais conta. Para mim, conta mais servir a Pátria. E nisso muito me ajudaram militares que conheci, como por exemplo, os meus comandantes Mendes Fernandes, Rebordão de Brito, Teixeira Rodrigues e Rodrigues da Hora, os sargentos Candeias e Cardetas, os cabos Hilário e Torres e tantos nomes que podia citar.

— É um herói, amigo Talhadas.

Ao ouvir isto, perturbou-se. Manteve-se calado por uns momentos. Depois, comovido, mas bem vincadamente, afirmou:

— Se alguém foi herói, foram aqueles que morreram na sua missão. Digo-o de todo o coração, esses é que foram verdadeiros heróis.

Estas palavras, pronunciadas com o vigor de uma personalidade forte, deixaram-me pensativo e mudo. Não fiz mais perguntas. Talhadas tinha dito tudo.

Só para encerrar, isso sim, como quem não entra numa casa sem dar satisfação, subi ao gabinete do comandante Malheiro Garcia.

As suas palavras seriam o remate das impressãoes colhidas na FFC. Ele acedeu com gentileza e simpatia. Disse-lhe que tinha feito uma ronda pela FFC, recolhendo entrevistas para a "Revista da Armada". E, ao ouvir-me, ele próprio interroga:

— E já foi à Escola de Fuzileiros?

— Não, comandante. Terá que ficar para outra oportunidade, pois esta reportagem já vai longa. E a Escola bem merece que lhe dediquemos um artigo à parte.

— Tem toda a razão. A Escola é de facto o berço de todos os fuzileiros, e deixa em quem por lá passa e tem a honra de receber a boina, recordações inesquecíveis.

— O comandante que por lá passou sabe e sente isso, mas a pergunta que trago *engatilhada* para si é esta:

"Como oficial de Marinha que viveu alguns anos da sua carreira nos fuzileiros e hoje os comanda, como encara o papel dos fuzileiros na Armada?"

— O capelão diz-me que a sua reportagem já vai longa e a seguir faz-me uma pergunta dessas que daria para um tratado!

"Francamente!

"Bom; procurando ser breve, sempre lhe digo que, se rebuscar a nossa história, poderá verificar que a partir do século XVII e sucessivamente com as designações de Terço de Infantaria da Armada, Terço da Armada Real do Mar Oceano, Regimentos de Artilharia de Marinha, Corpo de Fuzileiros — Marinheiros da Brigada Real da Marinha, Regimento da Armada, Batalhão Naval, Secções de Marinheiros-fuzileiros do Corpo de Marinheiros Militares e da Brigada da Guarda Naval, sempre existiram fuzileiros na nossa Armada até que, em 1926, esta última Brigada foi extinta.

"Eles foram chamados a intervir, quer em guarnições dos navios e praças fortes, quer como forças expecionárias, em quase todas as campanhas, tanto no mar como em terra, em que as nossas Forças Armadas estiveram envolvidas.

"Repare que esta necessidade de forças de desembarque foi sempre uma constante, não só além-mar, mas até no território continental onde, nas guerras peninsulares e nas lutas entre miguelistas e liberais, sempre houve operações que poderemos classificar de anfíbias.

"Invariavelmente, todas as vezes que a soberania nacional foi ameaçada sem que a Marinha dispusesse de fuzileiros, ela teve que ir buscar às suas fileiras os efectivos para, com retardos e prejuízos inevitáveis, suprir a sua falta e os substituir.

"Assim sucedeu quando, em 1915, se constituiu o Batalhão de Marinha para ir combater no Sul de Angola e quando, em 1961, nesse mesmo território, houve que constituir forças de desembarque dos navios ali em comissão, para colaborarem na defesa das populações ameaçadas, até à chegada de unidades de fuzileiros, entretanto reactivadas.

"Tendo em conta a constância da necessidade de fuzileiros que acabo de lhe referir e o facto de o crescente tecnicismo que, sem excepção, vai caracterizando e delimitando cada uma das especialidades da Armada tornar cada vez mais inaceitáveis quaisquer soluções de improviso, eu creio, caro capelão, que o papel dos fuzileiros na Marinha continua, a despeito das mudanças no cenário, na táctica e na técnica, a ser o mesmo de sempre. Apenas temos de nos adaptar a essas mudanças, e é o que estamos fazendo com todo o entusiasmo e empenho, procurando servir o melhor possível o País e a Armada em que nos sentimos perfeitamente integrados."

E pronto. Terminamos com a palavra ajustada: *Servir o melhor possível.* Nisso estão apostados os fuzileiros.

Delmar Barreiros
Capelão graduado em cap.-ten.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

2.º-sarg. MQ Pompílio Manuel dos Reis Duarte com D. Regina Lopes Duarte, em 1-3-80.

84870/1.º-mar. V Francisco José Contreiras Queimado com D. Maria Cristina de Jesus Morgado, em 10-3-80.

324173/1.º-mar. CM Isidoro Dinis Alberto com D. Elvira Fernanda Leopoldo Prazeres, em 14-3-80.

2074/1.º-mar. TFD Ulisses José Cardoso com D. Maria da Conceição Rebelo Barbosa, em 14-3-80.

173274/1.º-mar. M José Manuel Lucas Ramos com D. Lídia Maria Pereira Rego, em 19-3-80.

230678/2.º-mar. E Joaquim Maria Pires de Castro com D. Maria Alice da Silva Figueiredo, em 6-3-80.

286878/1.º-gr. L João Luís Gonçalves com D. Maria Olinda Nunes Pereira, em 6-3-80.

242779/2.º-gr. Sebastião Manuel Tiomóteo Miguel com D. Maria Fernanda Cantarilho Viçoso, em 2-3-80.

PASSAGENS À RESERVA/ /APOSENTAÇÕES

Cap.-m.-g. Paulo Manuel Guerra Corujo, em 23-1-80.

Sarg.-aj. CE António Gomes dos Santos, em 10-4-80.

Sarg.-aj. CE Joaquim António Mourato, em 1-4-80.

Sarg.-aj. A Gilberto Salgado Rodrigues dos Santos, em 1-4-80.

Sarg.-aj. M Alfredo Gaspar dos Santos, em 26-3-80.

Sarg.-aj. A João José Matadinho, em 6-4-80.

Sarg.-aj. L Hélder da Cruz Cláudio Serrão, em 1-4-80.

1.º-sarg. M Joaquim Pereira, em 29-3-80.

1.º-sarg. FZ João Jesus Filipe dos Reis, em 27-3-80.

1.º-sarg. TES José Maria Lopes Martins, em 1-4-80.

297452/Cabo TFD Manuel Luís Fernandes, em 1-4-80.

397555/Cabo TFD Fernando Maria Horta, em 1-4-80.

407556/Cabo R Joaquim Alves Rodrigues, em 31-3-80.

514358/Cabo TFH Júlio Figueiredo Carvalho, em 3-4-80.

583659/Cabo FZ Valentim Bajão Martins Pereira, em 27-3-80.

Aposentados em 30-4-80:

João da Rocha Nunes, patrão da costa do QPMM.

Joaquim de Castro Lopes, faroleiro-chefe.

Manuel Gil da Costa, faroleiro-subchefe.

Lúcio Domingos Anastácio, faroleiro de 2.ª cl.

Humberto Pereira, faroleiro de 2.ª cl.
Francisco da Conceição dos Santos Sousa, faroleiro de 2.ª cl.

Augusto José Dias, agente de 1.ª cl. da Polícia Marítima.

FALECIMENTOS

É com desgosto que participamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

Alm. RF Joaquim de Sousa Uva, em 17-4-80.
Cap.-frag. RF Álvaro Monteiro Bastos, em 17-4-80.
1.º-ten. SG RA António da Silva Torres Ferrari, em 18-4-80.
1.º-ten. SG RF Alfredo Simões de Oliveira, em 15-4-80.
1.º-ten. SG RF Carlos Maria Viegas, em 28-4-80.
Sarg.-aj. L RA Henrique Marta Ferra, em 8-4-80.
289645/Cabo A RA Aurélio Tavares, em 8-4-80.
Joaquim Maurício, cabo-de-mar de 1.ª cl., aposentado, em 15-4-80.

Voz da Abita

Cartas ao Director

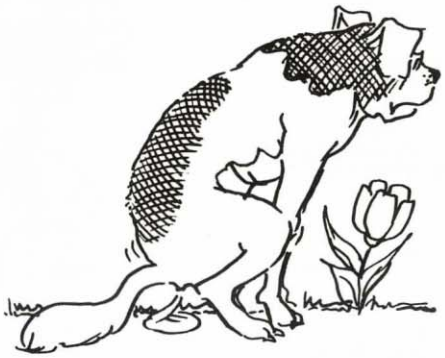
Dos nossos leitores e amigos recebemos a seguinte correspondência:

Do "Pezinhos", cabo M, Alfeite, uma carta que diz assim:

De acordo com os dicionários da língua portuguesa a palavra "civismo" tem dois significados distintos: "patriotismo" e "dedicação ao interesse público".

Aplicado isto ao nosso caso, direi que não tenho dúvidas absolutamente nenhumas quanto ao patriotismo dos portugueses. Ele está mais que demonstrado em todos os tempos e em todas as circunstâncias.

Mas, quando ao civismo, ou dedicação ao interesse público... isso é outra conversa. Neste aspecto, temos realmente muita falta dele! Nota-se em tudo: no à vontade e sem cerimónia com que toda a gente cospe e atira papéis, beatas, plásticos, jornais e... outras coisas para o chão, nas ruas, nos jardins, nos cinemas, nos autocarros, no "Metro"...; no descaramento com que se levam os cães a fazer as suas necessidades nos passeios, onde temos de transitar, ou nos jardins, onde brincam crianças e descansam velhos; no desplante com que alguns espertalhões passam à frente dos outros nas bichas; na rudeza com que se atendem os fregueses em restaurantes, casas de comércio, leitarias, etc.; na má disposição permanente dos funcionários dos CTT, dos CF, da Carris, etc.; na falta de educação com que as pessoas se tratam umas às outras; no ódio que os condutores de automóvel manifestam para os seus colegas do volante e para os peões; na falta de consideração com que os novos tratam os velhos; na desumanidade generalizada pelos aleijados e doentes...



Que tal uma campanha, a nível nacional, de educação, civismo, boa disposição, alegria de viver, compreensão, humanidade... Cada vez me parece mais precisa e mais oportuna!

De João Filipe Lourdes Bicho, Coimbra, uma carta em que, a propósito de inscrever seu filho como assinante da Revista diz: (...) *meu filho, que reside em Ponta Delgada, onde exerce o lugar de director do jornal "Açoreano Desportivo", tendo vindo a Lisboa fazer a cobertura de um desafio de futebol, viu a "Revista da Armada" sobre a minha mesa, leu-a e gostou tanto que me pediu para o fazer seu assinante (...).*

De Manuel Fernandes Ferreira, Vila do Conde, queixando-se amargamente pelo facto de, depois de esperar um mês pela Revista, que *lê com muito interesse e há-de assinar até ao seu último sopro de vida*, abriu a cinta e com espanto viu que não era o exemplar da "Revista da Armada" mas sim uns papéis sem qualquer interesse.

N. R. — A única coisa que podemos garantir é que daqui saiu realmente, dentro da cinta o exemplar da Revista e não os papéis que menciona e que desconhecíamos por completo. Concluímos por isso que durante o trajecto, daqui para aí, alguém a tirou e meteu os tais papéis...

Do contra-almirante António de Almeida Brandão, Lisboa, uma carta que transcrevemos:

Li com muito agrado a tua "Nota de Abertura" O Comandante, *publicado no n.º 102, de Março passado, da nossa Revista, referente ao comandante João Pais Baptista de Carvalho. É uma síntese curiosa e perfeita da personalidade visada, que tive o prazer de conhecer, com certa intimidade, num período de largos meses em que ambos servimos na "Marinha do Norte".*

Eu era então um jovem primeiro-tenente, comandante duma lancha de fiscalização e o nosso comandante já um oficial maduro, de prestígio firmado, adjunto do chefe do Departamento Marítimo, mas praticamente de quem emanavam todas as decisões, que quanto a mim, diziam apenas respeito aos aspectos da fiscalização da pesca. Assim, tive com ele um contacto quase diário, em que bem pude apreciar o perfeito equilíbrio *das suas reais qualidades, que para mim, bastante mais novo, o prefiguravam não apenas como chefe hierárquico distinto, mas acima de tudo como um amigo mais velho, de quem tive o prazer e a felicidade de muito aprender na difícil arte do viver quotidiano.*

Em dada altura do meu comando, teve lugar um incidente entre uma praça do meu navio e uma praça de outra unidade naval, de que eventualmente fui testemunha. Foi então levantado um auto que, mal conduzido desde o princípio e precipitadamente informado por quem o devia fazer, deu origem a um despacho do então almirante Superintendente, mandando-me castigar a primeira daquelas praças.

Pôs-se-me assim, um problema angustiante; por um lado havia uma ordem que tinha que cumprir, por outro a consciência que o meu subordinado não havia praticado a falta.

Em vão, durante mais de um mês, fiz notas e escrevi cartas para a hierarquia em Lisboa, a fim de tentar anular o despacho dado. Os intervenientes no processo não quiseram dar o braço a torcer *e não tornaram a levar o assunto ao almirante.*

Na situação bloqueada — como hoje é moda dizer-se — resolvi tomar a única solução que se me afigurava justa: não cumprir a ordem de castigar a praça, com as consequências inerentes.

Do desenrolar destes acontecimentos foi tomando conhecimento o "nosso comandante", que a eles era completamente alheio, pois tratava-se dum assunto de disciplina do meu navio, que estava fora da sua alçada. E quando, numa tarde de sol ameno, no seu gabinete sobre a Rua da Alfândega, ouvia o jovem e amargurado primeiro-tenente comunicar-lhe a decisão que havia tomado, com uma benevolente e amiga palmada nas costas, diz-lhe naquele seu tom inconfundível da habitual serenidade que lhe conhecíamos: Olhe, fez o mesmo que eu faria no seu lugar.

Nada mais quis ouvir para me sentir outro; um alívio de consciência me invadiu com a "certeza" que acabara de me ser transmitida por um camarada mais velho e amigo que muito admirava.

Desculpa-me o tempo que te tomei, mas que me serviu para prestar saudosa homenagem a um amigo comum.

Para finalizar, como nas fotonovelas, dir-te-ei que a praça acabou por ser castigada passado mais de um ano, por um oficial que, completamente fora do assunto, se limitou a cumprir a ordem que fora tornada a dar, uns dias após eu ter deixado o navio (...).

CONFRATERNIZAÇÃO DO ALISTAMENTO DE 1955

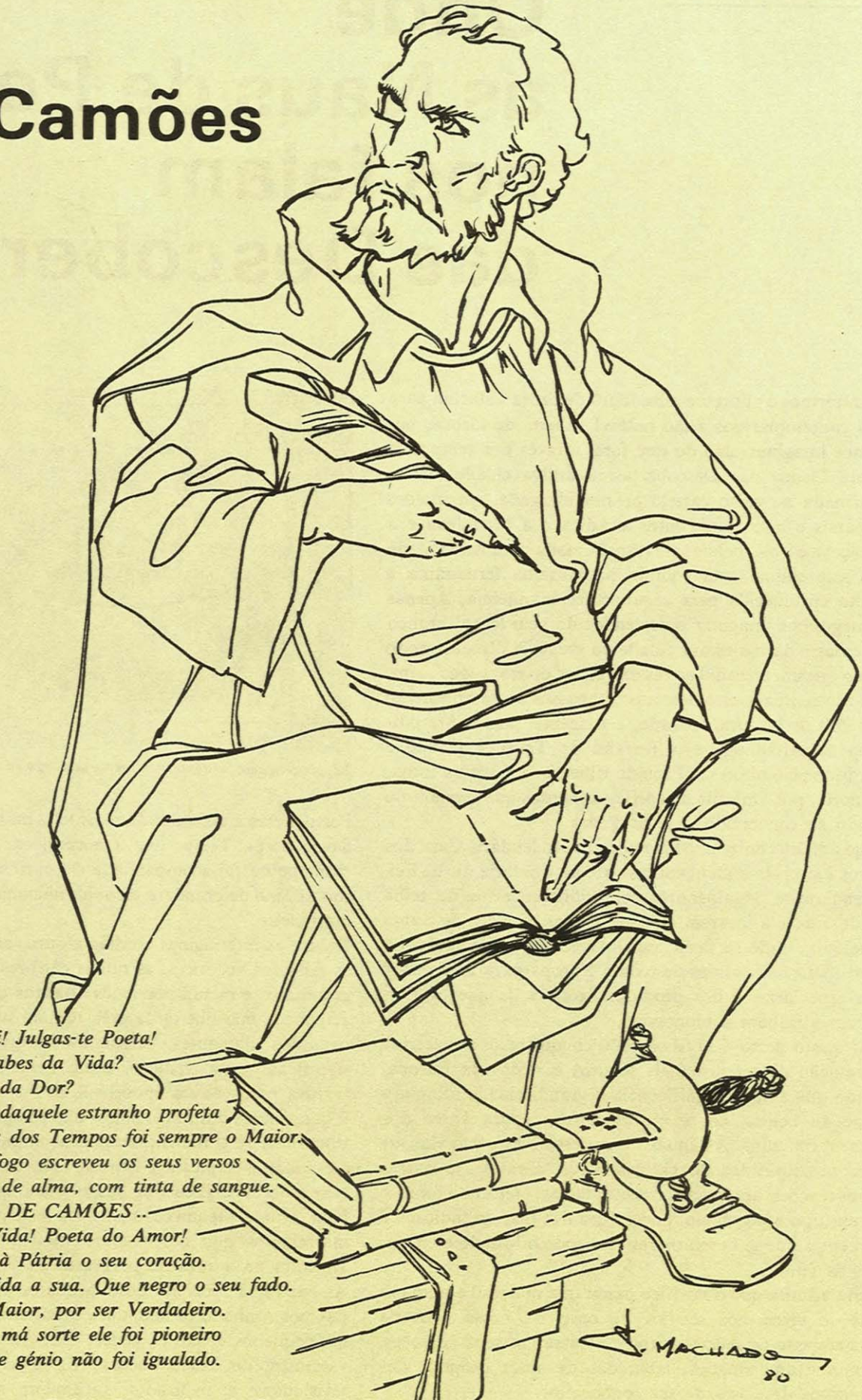
Vai realizar-se, em Novembro próximo, em local e dia a designar, um almoço-convívio dos "filhos da escola" do alistamento de 1955.

As inscrições ou esclarecimentos podem ser obtidos através dos 1.º-sarg. L Ivónio, na Unidade de Apoio aos Organismos da Administração Central da Marinha (tel. 368961 — ext. 75), ou 2.º-ten. SG Lagarto, na Base Naval de Lisboa (tel. 2750951 — rede TLP ou 1377 — rede interna).

DF11—MOÇAMBIQUE 1969/71

Vai realizar-se, no dia 28 de Junho corrente, um almoço de confraternização do pessoal que fez a comissão de 1969/71 no Destacamento de Fuzileiros Especiais n.º 11. Os interessados em participar deverão contactar com o comandante Fernandes Maia, Direcção do Serviço das Armas Navais, Base Naval de Lisboa, Alfeite, 2800 Almada ou comandante Cristiano de Oliveira, Centro de Instrução de Minas e Contramedidas, Base Naval de Lisboa, Alfeite, 2800 Almada.

A Camões



Pobre de ti! Julgas-te Poeta!
Mas que sabes da Vida?
Que sabes da Dor?
Que sabes daquele estranho profeta
que através dos Tempos foi sempre o Maior.
A ferro e fogo escreveu os seus versos
com gritos de alma, com tinta de sangue.
LUÍS VAZ DE CAMÕES..
Poeta da Vida! Poeta do Amor!
Que legou à Pátria o seu coração.
Mas que vida a sua. Que negro o seu fado.
Ele foi o Maior, por ser Verdadeiro.
Mas se na má sorte ele foi pioneiro
no talento e génio não foi igualado.

Helena Luísa Miranda Coentro Bonjour
Func. da D.A.

Onde as Naus de Pedra nos falam das Descobertas

Ao subirmos o pitoresco miradouro de Santa Catarina para dali contemplarmos a tão notável Ribeira de Lisboa, podemos imaginar algo do que fora, através dos tempos, a nobre Lisboa das Descobertas: a antiga cidade fenícia confinada ao velho castelo prestes alargada, em moldes romanos e mouriscos, entre a Adiça e a Madalena e a Alcáçova e Tejo, belamente transformada na ilustre cidade das sete colinas mal contida na muralha fernandina e muito enriquecida pela arquitectura manuelina. Apenas conseguimos imaginar o esplendor do belo lençol branco do casario da majestosa cidade do século XVI, alastrando como que em estendal ao rés das águas do rio e, logo além, um excelente terreiro dos seus 620 passos de comprimento por 200 de largura, ladeado, a nascente, pelo nobre edifício da Alfândega e o Terreiro do Trigo, a poente e nordeste pelo pitoresco Paço da Ribeira e a Casa da Índia, ao norte, por uma fila de edifícios vistosos que serviam de fundo ao concorrido Cais da Pedra.

Logo adiante, entre a tão curiosa quanto lendária Casa dos Bicos e a praia e alongando-se até ao Chafariz de El-Rei, estendiam-se 34 alpendres compridos cobertos de telha verde, quase a tocarem o Arsenal para os lados de Santa Apolónia, onde se fazia todo o mercado alfacinha e ali confluiam mercadores de toda a Europa para fornecer-se das especiarias e dos produtos exóticos de que os Portugueses tinham o monopólio.

Daí que o porto de Lisboa cedo conquistasse a merecida reputação de ser dos mais seguros e vastos da Europa, sendo que a sua magnificência e grandiosidade atingiu o auge da beleza, cor e movimento na época áurea dos Descobrimentos. As águas do majestoso estuário viam-se sempre salpicadas de galeões, naus, caravelas e outras embarcações, afadigadas em suas fainas, ofertando famoso e contínuo espectáculo, porventura dos mais grandiosos e atraentes que se desenrolaram em todo o Mundo e em todas as épocas.

Nada admira que o mirífico panorama material e humano que se viveu nos séculos de ouro da nossa História apaixonasse os seus obreiros e ateasse em seus corações, firmes e apaixonados, labaredas de amor próprio, tornando-os desejosos de ser conhecidos.

Destarte, não admira o feliz aparecimento das farfalhudas naus e caravelas das descobertas, do comércio, da civilização, do progresso, da cultura e da religião dos

Lápide com nau, existente num prédio do Largo de Santa Bárbara.

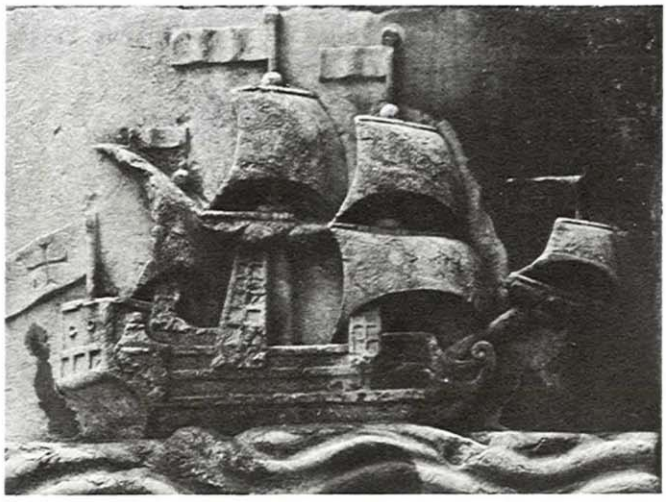
Portugueses a assinalar da mais feliz maneira as casas dos navegadores. Temos que a notável expansão da Lisboa cosmopolita foi acompanhada do curioso quanto poético simbolismo de grandeza e cunho nacionalista do Portugal marinheiro.

Dentre as mil páginas escritas a ouro, as lendas curiosas, os milagres históricos, as ruínas célebres, os monumentos grandiosos e os mil pequenos objectos que simbolizam a actividade marinheira da grei, tomam lugar relevantes as naus dos mareantes, belíssimas na arte e preciosas no significado e na tradição, como a melhor e mais significativa evocação da epopeia lusa.

É que as naus dos Marinheiros não só aparecem na Lisboa ribeirinha de Quinhentos como acompanham a expansão da cidade e salpicam o Mundo com o espalhamento dos navegadores da Escola de Sagres como que a patentear e a falar alto e inequivocamente da estirpe dos intrépidos marinheiros que descobriram quatro continentes e os atiraram na aurora do progresso.

As naus e as caravelas dos mareantes, imaginadas e criadas por sonhadores anónimos e talhadas carinhosamente em pequenos blocos de pedra, vêm perpetuando os feitos valorosos de cinco séculos de Portugal marinheiro, missionário e civilizador, raramente apagados nos indicisos longes ou nas brumas de épocas nevrálgicas que estimaríamos tivessem sido sempre arrojo, lenda, fé e poesia.

Lápide com caravela, existente na Rua da Boavista.



Lápide com nau, existente num prédio da Travessa de S. João da Praça (Alfama).

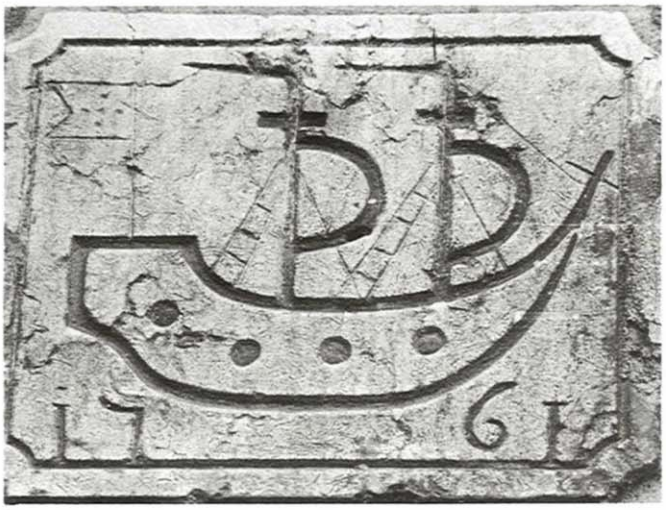
Se bem perscrutármos essas naus e caravelas, tão graciosamente laboradas em pedra de mármore, que ainda hoje vemos a ostentar o valor e a vitalidade de sonhadoras existências nas fachadas de alguns prédios lisboetas, podemos inteirar-nos de muitos acontecimentos que ajudaram e foram motivo da expansão de Portugal no Mundo.

Ostentando cada uma seu timbre e significado próprios, desde a caravela apaixonadamente burilada por mão de mestre como se feita de espuma do mar fosse, à tosca nau de relevo rude, quase romântico, saída de mãos inábeis, cada uma faia no seu simbolismo próprio das canseiras, aspirações e nostalgias de determinado navegador quer ele fosse poderoso comandante de esquadra, capitão, ou apagado tripulante das galés.

Não seria fácil encontrar dados — as grandes obras humanas têm apagada sua história — susceptíveis de esclarecer a origem e mantença de tão curiosa quanto feliz tradição que a salpicou toda a Lisboa e demais terras ribeirinhas de naus e caravelas durante os séculos XVI, XVII e XVIII.

Teria acontecido que certo homem do mar levasse para viagem um bloco de pedra para, nas suas longas horas de ócio, esculpir a silhueta do navio e, no regresso, resolvesse assinalar, com ele, o lar da família?

Pegando a moda, dariam de aparecer muitas naus e caravelas nas fachadas e sobreportas de casas de marinheiros. Infelizmente, o camartelo do progresso tem feito desaparecer a maior parte destas curiosas relíquias, pelo que se impõe que as instâncias superiores mandem inventariar as poucas dezenas que ainda existem, para que sejam consideradas de interesse nacional.



Lápide com nau, existente num prédio da Rua Conselheiro Arantes Pedroso.

Acácio Neves
Sarg.-chefe H

"POLÍCIA PORTUGUESA"

Depois de suspensa a sua publicação por cerca de cinco anos, reapareceu em Janeiro passado a revista "Polícia Portuguesa", órgão da Polícia de Segurança Pública, dirigida pelo tenente-coronel Joaquim Gomes Marques. A "Revista da Armada", cônscia da utilidade desta publicação, que estabelece um convívio salutar entre a P.S.P. e o povo português, sauda a "Polícia Portuguesa", desejando-lhe os maiores sucessos.

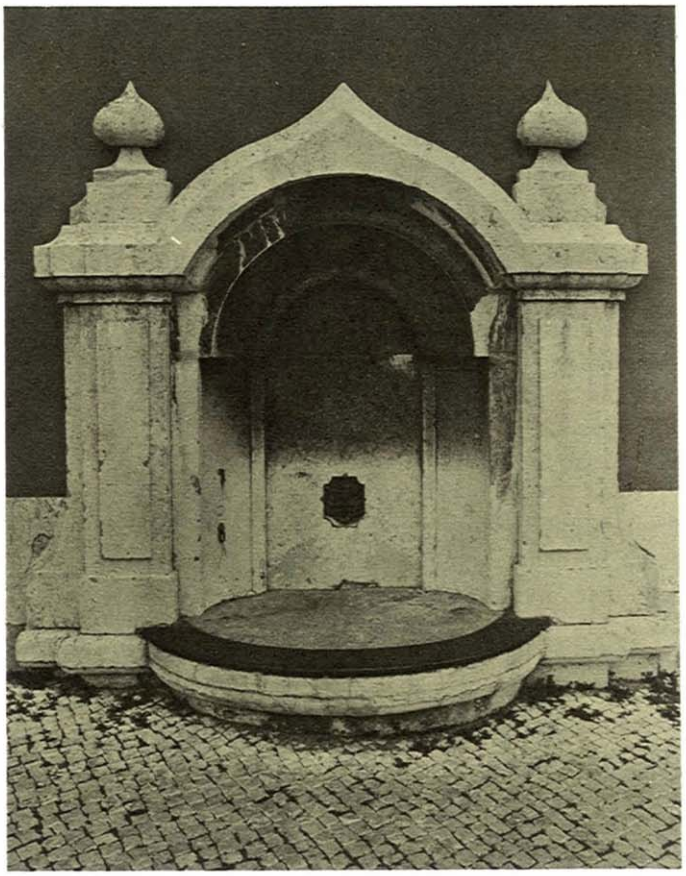
EVOLUÇÃO HISTÓRICA DOS UNIFORMES NA ARMADA (15) (16)

RECTIFICAÇÃO

Por deficiências técnicas no fotografar dos originais das gravuras do *sargento e praça da Companhia de Fuzileiros da Armada Real — 1723* e do *alferes e de tambor da Companhia de Fuzileiros do Regimento da Armada Real — 1723,* que aparecem nos n.os 103 e 104, os diapositivos tomaram certas saturações de azul que deturparam de certo modo as suas cores originais, alterando, por exemplo, os tons das casacas dos uniformes, que são verdes.

Do sucedido pedimos desculpa.

A bica de D. Miguel



Aspecto actual da "Bica de D. Miguel".

O director da "Revista da Armada", em conversa amena, perguntou-me se sabia a origem duma fonte (seca) que fica ao lado da *Casa da Balança*, na parede virada a Oeste.
Acrescentou que o caso o intrigava, bem como a outras pessoas, e gostaria que fosse esclarecido.
Como gosto de rebuscar antigos papéis e de trazer à luz coisas do passado, prontifiquei-me a satisfazer os curiosos. Eis o que consegui apurar.

Quando do terramoto de 1755, dos escombros do Paço da Ribeira, junto às tercenas (*1*) da Ribeira das Naus, brotou uma nascente de água sulfurosa que, de princípio, amedrontou o povo que via nela sinal de nova calamidade sísmica.
Com a demolição do que restava dos edifícios que no local ficaram a ameaçar ruína, ordenada pelo marquês de Pombal e feita a tiros de peças de artilharia, a nascente desapareceu, soterrada pelo entulho.
Em 1829, porém, quando se começaram a abrir os caboucos para reconstrução, brotou novamente a água num deles, na extremidade sul da arcada ocidental do Terreiro do Paço, em tal quantidade que só dificilmente se conseguiu estancá-la.
Foi então surgir na praia que ficava em frente do chamado Cais da Areia, mais ou menos no local onde hoje se situa o portão sul do edifício da Marinha, na Avenida da Ribeira das Naus.
Alguns operários que trabalhavam nessas obras e sofriam de maleitas ulcerosas nas pernas, sentiram grandes melhoras por andarem com as pernas dentro dessa água.
A notícia correu célere pela cidade, começando a afluir ao local muitos doentes, verificando-se curas extraordinárias.
O eminente médico da Armada, doutor Bernardino António Gomes, pronunciou-se pelas altas qualidades terapêuticas dessas águas e o povo acorria em chusma a banhar-se nelas.
A própria rainha D. Carlota Joaquina, que sofria de reumatismo gotoso, foi tratada e melhorou tanto que, numa carta que escreveu a sua filha, rainha de Espanha, afirmava que *tinha recuperado a saúde e deixado de sentir dores.*

(1) Estaleiros.

A fama das *águas do Arsenal*, ou *águas santas do Arsenal Real da Marinha*, como eram conhecidas, levou o rei D. Miguel, numa ocasião em que visitou o Arsenal durante as festas de S. Roque, a vir ver o poço onde o povo se abastecia para tratamentos.

Reconhecendo as virtudes dessas águas, até pela experiência de sua mãe, encarregou o almirante Dantas Pereira e o construtor naval Manuel Luís dos Santos, para providenciarem no sentido de ser construída uma fonte, ou chafariz, com taça larga e baixa de mármore, para facilitar o banho às pernas dos doentes.

O poço, que ficava no local onde hoje se situa a garagem do edifício da Marinha, foi tapado com uma laje e a água foi canalizada para a fonte, já então pronta a ser utilizada.

A afluência ao Arsenal era enorme e todos os dias se formavam bichas de gente que vinha a tratamento, ou buscar água em barris para se tratar em casa.

A fonte era encimada por uma pequena lápide de mármore, colocada entre dois pináculos de pedra, com os seguintes dizeres:

No ano de 1832 Sua Majestade El-Rei nosso Senhor D. Miguel I mandou fazer esta bica das águas curativas do Arsenal Real da Marinha para uso e benefício do povo.

O nome de *Bica de D. Miguel* subsistiu mesmo depois do rei ter sido banido. Mas, e até nisto entrou a política, os liberais, por sugestão do duque de Palmela, a quem os miguelistas chamavam *o Palmilhas*, pela sua baixa estatura, encerraram os portões do Arsenal e entaiparam a fonte, com a alegação de ter secado. E o povo, que acredita em tudo, como dizia o cronista Fernão Lopes, deixou de ir às *águas do Arsenal*.

Mais tarde, sabendo-se da tramoia, levantou-se grande clamor popular e o rei D. Pedro V mandou abrir novamente a fonte ao público.

A agitação política que se vivia, levou alguns operários do Arsenal, pertencentes ao tristemente célebre *Batalhão dos Falcões*, a estilhaçar à picareta a lápide que encimava a fonte e a tapar o cano por onde a água corria.

A indignação popular por este acto de vandalismo foi enorme e a Marinha, que sempre esteve ao lado do povo e da justiça, mandou instalar o casco de um velho brigue junto ao Cais da Areia para servir de estabelecimento balnear.

Porém, com o tempo, este foi-se degradando, deixando de ser frequentado.

Em 1852, a Santa Casa da Misericórdia construiu um edifício balnear por detrás da igreja de S. Paulo, canalizando para lá por meio de bomba, as águas sulfurosas do Arsenal.

De tudo isto, apenas resta a *Bica de D. Miguel* (seca para sempre?) junto à velha *Casa da Balança*. É triste verificar o desprezo a que são votadas todas estas coisas do passado...

Alberto Cutileiro

—

Nota:

O curiosíssimo desenho aguarelado que ilustra a nossa capa pertenceu à série de documentos que foram confiscados ao almirante Dantas Pereira de Andrade no período agitado das lutas liberais, quando saiu do reino acompanhando D. Miguel I no seu exílio, em 1834. Constitui um valioso documento histórico-artístico do velho Arsenal da Marinha. Por ele podemos avaliar do vandalismo perpetrado quando da destruição da pequena lápide armoreada que encimava a fonte e que lhe dava a beleza estética do conjunto. O desenho é rico de pormenores, mostrando-nos, além do uniforme do oficial da Brigada Real da Marinha com o seu característico penacho nas cores tradicionais do laço nacional (vermelho e azul), o "Josésinho", tão referenciado pelos estrangeiros que nos visitavam e que a velhota enverga. Mostra-nos ainda o caiado das paredes, a rosa velho, aliás a cor de todos os edifícios do Estado, na época, e que agora se voltou a usar.

O seu autor, de que apenas sabemos que era alferes da Brigada, dedicou o seu desenho a um tio residente em Castro Verde. O uniforme, duma grande beleza de colorido, será descrito no estudo a que procedemos e que vem sendo publicado na Revista, segundo o original iluminado pertencente ao "Álbum de Uniformes Militares do Rei D. Luiz I", existente na Secção de Reservados da Biblioteca do Palácio da Ajuda. O almirante Dantas Pereira de Andrade foi uma figura prestigiosa da Armada, tendo publicado várias obras, entre as quais destacamos a compilação da antiga legislação naval portuguesa. Era natural de Alenquer, tendo assentado praça como aspirante a guarda-marinha em 1788. Foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra apenas com 25 anos de idade. Seguiu o partido legitimista do rei D. Miguel I tendo, após o exílio do rei, seguido para França, onde faleceu em Montpellier, em 22 de Outubro de 1836.

(Referência do Centro de Uniformologia e Iconografia Histórico-Militar Portuguesa — Casa do Cavaleiro à Porta. Série de documentos pertencentes ao espólio do almirante José Maria Dantas Pereira de Andrade).

3.º Festival das Bandas Militares

A cidade de Coimbra será, em Junho deste ano, palco do 3.º Festival das Bandas Militares, que tanto êxito obteve em anos anteriores, em Lisboa (1978) e no Porto (1979).

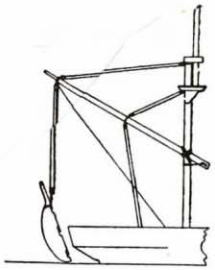
O espectáculo principal — o do encerramento — realiza-se no dia 27, às 21,30 horas, no Estádio Municipal de Coimbra, com a exibição das bandas da Armada, do Exército, da Força Aérea, da G.N.R., da P.S.P. e da Guarda Fiscal, bem como representações militares daqueles três ramos das F.A. e da G.N.R. Preside a este espectáculo o general Ramalho Eanes, na sua qualidade de chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas.

Nos dias 25 e 26, em locais a anunciar, aquelas seis bandas exibir-se-ão em concertos sinfónicos.

Terminologia Naval

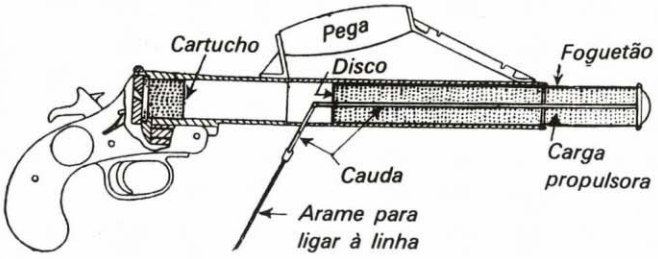
LAMPADÁRIO DA FARRUSCA — Em calão naval, a luz do portaló.

LANÇA — Pau de carga armado nos antigos navios de vela que, funcionando como cabrilha, servia para manobrar pesos, meter ou tirar o gurupés, o leme, a artilharia, etc.



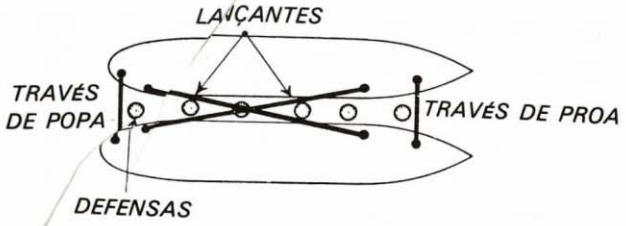
LANÇA DE ÁGUA — Pancada de chuva forte e curta.

LANÇA-CABOS — Aparelho, foguetão, pistola ou espingarda para a passagem de cabos em manobras de salvamento, reboques, atracações ou cabos de vaivém.



LANÇAMENTO — Acção de lançar o navio ou embarcação ao mar quando acabados de construir. Inclinação da roda de proa ou do cadaste em relação à vertical.

LANÇANTE — Cabo passado obliquamente em relação à meia-nau, para vante ou para ré do navio.



LANÇAR O NAVIO À CASA — Operação outrora realizada na "sala do risco" que consistia em elaborar o traçado do navio em tamanho natural, a partir do desenho em escala reduzida.

LANÇAR CARGA AO MAR — Arrojar ao mar ou para fora, carga e outros pesos a fim de aliviar o navio. Alijar. Em gíria naval, vomitar.

LANÇAR FERRO — Largar a âncora; fundear.

LANÇAR FORA OS MARES — Libertar-se o navio da água entrada; é qualidade de um bom navio o fazê-lo rapidamente, quer sacudindo-se naturalmente, quer escoando-a através das portas de tempo e embornais.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

HISTÓRIAS DE MARINHEIROS

18 – Processos silenciosos

Esta verídica história desenrolou-se na Escola Naval antiga, ali à Rua do Arsenal — um casarão enorme, soturno, de grossas paredes, velha construção do tempo do velho marquês de Pombal.

O edifício estava sempre, aqui ou ali, precisado de obras. Certa ocasião calhou a vez à aula de Astronomia. O tecto, de estuque, que ameaçava ruína, fora deitado abaixo. Carteiras e mais mobiliário, por falta de espaço, foram mantidos na sala, amontoados aqui e ali, para dar lugar à armação dos andaimes. O estado da dependência era caótico. Parecia que um vento de tempestade, ciclónico, passara por ali, numa ânsia devastadora.

De repente, pelo corredor fora, dois aspirantes corriam, perseguindo-se, em pura brincadeira. O dianteiro refugiou-se, então, na aula em obras e, imediatamente, se foi esconder a um canto, depois de virar no chão uma carteira, para servir-lhe de escudo. O perseguidor, no momento que surgiu à porta, teve de recuar, perante a ameaça de ser alvejado pelo primeiro que, aflorando com a cabeça e um braço acima da carteira, estava munido de grossos bocados

de caliça. O ambiente já era, de facto, de campo de batalha. O atacante, porém, num salto rápido, penetrou na sala e foi-se esconder no canto oposto, deitando antes, no soalho, com fragor, outra carteira, a exemplo do primeiro. Era uma guerra de trincheiras. Para ali ficaram num combate de usura, atirando-se mutuamente, a espaços, projécteis de caliça que se esfarelavam com ruído pelas paredes e mobiliário.

Um dos contentores resolveu, num dado momento, forçar a decisão. Saltou da "trincheira" para uma carga à baioneta — que mais não era do que o ponteiro do mestre. O outro tomou uma cadeira, a servi-lhe de escudo, e avançou igualmente. O choque deu-se na terra de ninguém. O ponteiro caiu certeiro sobre o inimigo, puxado de alto, mas partiu-se logo, em dois bocados, contra a cadeira, manobrada a tempo. Desarmado, o aspirante atacante iniciou a fuga precipitada para o seu reduto e o inimigo, furioso, lançou a cadeira pelo ar, no seu encalço. No entanto, errou o alvo e a cadeira foi desfazer-se, com estrondo, na parede fronteira. O armistício concertou-se imediatamente. Os estragos poderiam não passar despercebidos. E as consequências disciplinares eram de recear. Logo, as duas metades do ponteiro foram colocadas por detrás de um quadro, que existia na aula, com a fotografia da Pedra de Dighton, onde se lia a inscrição atribuída aos Cortes-Reais. No prolongamento uma da outra, e vendo-se apenas as duas extremidades, dir-se-ia que o ponteiro estava inteiro. O disfarce resultou perfeito. Quanto à cadeira, a operação foi mais trabalhosa. Pacientemente, os aspirantes armavam todos os bocados e o conjunto, por fim, nada denunciava aparentemente. Claro que se alguém ali se sentasse, desprevenidamente pararia logo no soalho.

No dia seguinte, o velho Leonardo — servente há muitos anos na Escola — não se deixou *comer*. Logo de manhã deu pelos estragos e participou-os imediatamente ao oficial de serviço (*1*). Este, na formatura das 09.00 horas, referiu a ocorrência e intimou o culpado ou culpados a denunciarem-se. Os beligerantes da véspera entreolharam-se, numa consulta silenciosa, e logo se acusaram. E enquanto os outros aspirantes seguiram para as aulas, eles ficaram para trás, a fim de, no gabinete do oficial de serviço, explicar o caso.

— Então o que se passou? — inquiriu o tenente.

Um dos aspirantes explicou logo:

— Eu estava a estudar uma repetição para hoje, na mesa do professor, quando um grupo de camaradas entrou na sala, envolvidos numa discussão acalorada. Como não se calassem a meu pedido, para não perturbarem a minha atenção ao estudo, peguei no ponteiro, pousado ao lado, e, para impor silêncio, bati com ele ligeiramente na mesa. Ele já devia estar rachado, porque logo se partiu em dois...

— E o senhor foi quem partiu a cadeira? — perguntou o oficial ao segundo aspirante.

— Sim, senhor tenente. Eu também estava a estudar, ao fundo da sala, sentado numa cadeira, quando o grupo entrou. Ouvi aqui o meu camarada intimá-los, com o ponteiro, para que se calassem. Não o fizeram. Recrudesceu o barulho. E, do mesmo modo, para impor silêncio, soergui-me ligeiramente da cadeira e bati com ela cautelosamente no chão. Mas, com grande espanto meu, ela, que já devia estar em mau estado, desconjuntou-se.

O oficial de serviço compreendeu, sorriu e comentou:

—Tem graça! Essa maneira de impor solêncio... *fazendo barulho*, não está má...

S. B.

---

(1) Era o então 1.º-ten. Francisco Penteado, distinto oficial, dotado de um fino espírito de humor.

Filatelia

OLIMPÍADAS 80

A poucos dias da abertura dos Jogos Olímpicos de Verão, este ano designados "Moscovo 80", muitos dos mais que cento e cinquenta países que anunciaram assinalar filatelicamente esta grande festa do desporto mundial, puseram em circulação selos e outras peças alusivas ao acontecimento. Isto é tanto mais de realçar, se se tiverem em conta as divergências, por todos conhecidas, quanto à presença ou não, de alguns desses países.

Muito naturalmente que a filatelia se alheia de questões que, como no caso presente, se afastam da sã finalidade dos jogos.

E assim, as peças filatélicas aí estão para contentamento dos coleccionadores, nomeadamente os interessados nas temáticas "Olimpíadas" e "Modalidades Desportivas" que, nestas ocasiões, dominam os motivos dos selos.

É certo que são já muitos os conhecidos, mas muitos outros se esperam, entre os quais os de Portugal, dos quais contamos falar talvez no próximo número.

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Mais uma magnífica série de selos entrou em circulação, em 6 de Maio. Reportamo-nos à programada série "Animais do Zoo de Lisboa", que muito correctamente se podia designar por Fauna Portuguesa, uma vez que os bichos apresentados, com muita perfeição e beleza, diga-se, vivem e são bem conhecidos em algumas regiões do nosso país.

Assim, e para além da beleza e da fidelidade dos desenhos, é de sublinhar a feliz ideia de entre centenas de espécies existentes no nosso Zoo, se terem escolhido quatro, mais ou menos conhecidos de todos nós.

Muito feliz e válida, portanto, esta escolha que, em nosso entender, resultou em pleno, o que certamente, uma vez mais, elevará internacionalmente a projecção dos selos portugueses.

Os animais apresentados, todos selvagens, são sobretudo conhecidos como prejudiciais ao Homem, opinião até certo ponto errada, já que não é tida em conta a sua utilidade, eliminando ratos, répteis e insectos muito mais prejudiciais e perigosos. Até neste aspecto, estes selos podem desempenhar um papel importantíssimo, chamando a atenção para o que hoje se considera a necessidade de defesa das espécies em via de extinção, dado estar provada a necessidade da sua vivência para a manutenção de um equilíbrio ecológico sem o qual o Homem não conseguirá sobreviver.

São os seguintes os animais apresentados: Coruja das Torres, Raposa, Lobo e Águia Real.

Além dos habituais sobrescritos e carimbos comemorativos do 1.º dia de circulação, acompanhou a série um bloco filatélico que apresenta os quatro selos que formam a série, sem dúvida também muito expressivo.

Repetimos a nossa opinião de que se está em presença de um conjunto filatélico interessantíssimo, do qual se podem orgulhar os filatelistas e a filatelia portuguesa.

TROCAS FILATÉLICAS

Depois de longa ausência, reaparece hoje esta secção, que procurará pôr em contacto todos os leitores interessados neste aliciante modo de enriquecer colecções e aumentar a bagagem de conhecimentos. Para isso, publicaremos sempre que nos for solicitado, endereços e outras informações indispensáveis para se obterem os resultados desejados.

Toda a correspondência para o efeito deve ser endereçada à "Revista da Armada" — Secção Filatélica. Para começar, revelamos a morada de um dos nossos leitores: Severino Afonso Santos, Rua Projectada à Estrada dos Álamos, 7 — 2800 Laranjeiro, coleccionador interessado nos temas "Marinhas de Guerra", "Desportos", "Flora" e "Fauna".

As condições de trocas serão combinadas entre os interessados.

---

25 DE ABRIL

Tal como já aconteceu no passado ano, esta data foi assinalada filatelicamente, com a emissão de um postal inteiro.

Foi um tanto decepcionante esta peça, já que em verdade nada nos diz sobre o que pretendia assinalar. De facto, a ilustração, descolorida e pouco expressiva, a ausência de um carimbo comemorativo e um valor facial fora do normal, foram razões bastantes para a pobreza desta emissão que, pelos comentários ouvidos, devia ter sido mais cuidada, ter demonstrado maior respeito pela data histórica assinalada e ainda maior consideração pelos filatelistas, afinal os maiores prejudicados quando as peças filatélicas deixam a desejar.

O nosso desabafo, igual ao de outros filatelistas, aqui fica, e só se pretende que ele possa, de qualquer modo, contribuir para uma melhoria em futuras oportunidades.

G. Brandão
2.º-ten. SG

NOS TEMPOS DO REMO E DA VELA(3)

II – Os Vikings ou Normandos (*1*)

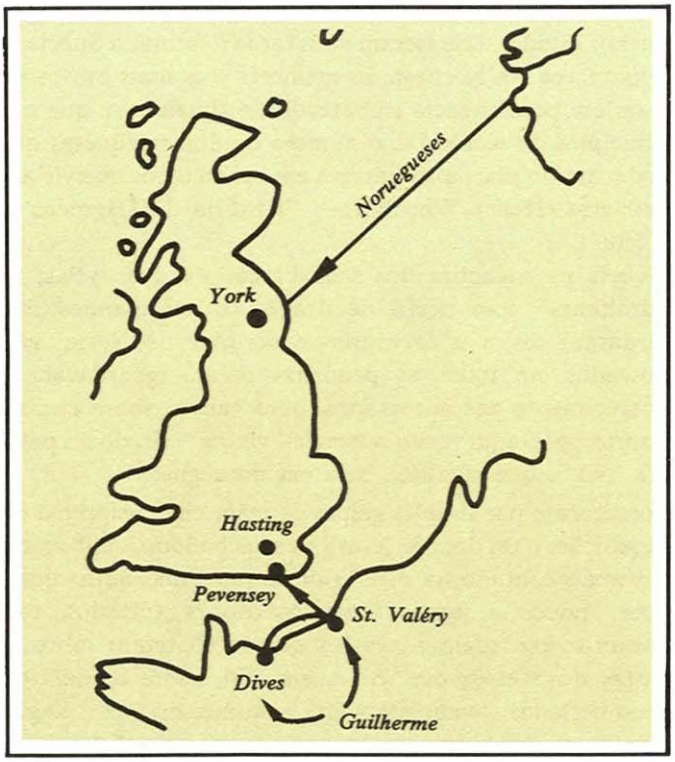
Acantonado durante a antiguidade no Mediterrâneo, o teatro da guerra vai deslocar-se para as margens do Atlântico e mares vizinhos, nos inícios da era cristã; não é que os normandos tenham aguardado essa era para chegar ao Mar do Norte ou ao Báltico, mas o facto é que ninguém nos deixou a descrição desses combates e torna-se necessário consultar o livro de Júlio César "Comentarium de Bello Gallico", para ver aparecer pela primeira vez os nomes destes novos campos de batalha, onde tantos recontros épicos se vão dar durante vinte séculos.

Não significa isto, que antes de César não tenha havido contacto entre os países setentrionais e mediterrânicos; é conhecido que no século IV a.C. o marselhês Pythias se aventurou até à Inglaterra e à Escandinávia, talvez mesmo até à Islândia, para constatar com grande estupefacção que *estes bárbaros do Norte*, gozam dum grau de civilização comparável ao dos seus compatriotas; sem dúvida que os bretões da época — designados por "pictas" e "escots" — não aguardaram a invasão de César para comerciar com um continente que podiam avistar, com bom tempo, do alto das suas falésias de Kent.

O que é certo é que o conquistador romano não hesitou muito tempo, desde que as suas legiões atingiram o cabo de Griz Nez, e ele se apercebeu da linha branca dos rochedos de Douvres; a sua primeira ideia foi a de activar imediatamente uma série de estaleiros, conhecendo desde logo o porto de Bolonha desusada actividade. César, pretendeu rapidamente entrar em contacto com os marinheiros do outro lado; observou os seus navios de proas muito elevadas para melhor afrontar as tempestades, de espessos cascos de carvalho mais resistentes ao assalto das vagas e ao contacto com os escolhos e de velas de couro grosseiro para melhor resistir aos ventos em fúria; os seus navios pareciam-lhe mais manejáveis com bom tempo, mas ao mínimo golpe de vento, os bretões tinham a vantagem das suas formas mais robustas, enquanto as suas superstruturas mais elevadas os punham ao abrigo da abordagem que, depois de Mylas, foi sempre a táctica de combate seguida pelos romanos.

Após haver dominado durante cinco séculos a Inglaterra e as Gálias, Roma fez regressar em 448 as suas legiões para defender a Itália contra a invasão eminente dos godos.

Notemos de passagem, que estas guerras deram lugar no século VI, a uma das raras batalhas navais travadas no



Como a diversão norueguesa favoreceu a empresa de Guilherme, o "Conquistador".

Mediterrâneo nessa época; desenrolou-se no tempo das campanhas do célebre Belisário, no Adriático, perto da cidade de Sinnigália, e pôs em 551, frente a frente, a esquadra romana e a de Totila rei dos godos; notáveis combatentes em terra, os godos revelaram-se medíocres marinheiros; a batalha desenrolou-se, fundamentalmente a golpes de espada, trocados sobre as pontes de abordagem; os romanos obtiveram retumbante vitória, tendo Totila perdido praticamente todos os navios e homens. Entretanto a Inglaterra, incapaz de se defender sozinha, depois da partida do exército romano de ocupação, oferecia-se como presa apetecida aos piratas germanos e escandinavos.

Um ano após a evacuação romana, em 449, chegam os primeiros saxões, invasores pacíficos, que pretendem apenas estender o seu comércio; foram seguidos trinta anos mais tarde pelos anglos, vindos das margens do Báltico em 582, sob o comando do seu rei Ida; era a primeira expedição organizada depois de César: sessenta navios trouxeram os intrusos até à embocadura do Tyne e, desta vez não se tratava de comércio pacífico, pois de-

(*1*) *De norman ou homens do Norte.*

vastando tudo na sua passagem, os anglos foram repelindo para Oeste as populações bretãs que a dada altura não tiveram outra solução senão atravessar o mar e refugiar-se na península da Armórica, ou seja na Bretanha.

Durante três séculos, anglos e saxões vão dividir entre si a Grã-Bretanha, primeiro em sete nações, depois finalmente absorvidas, sob a autoridade de Egberto, rei do Wessex, que após ter eliminado todos os seus vizinhos, lança em 827 os fundamentos da unidade inglesa; é então que os normandos entram em cena!

Desde sempre que os povos escandinavos, marinheiros por vocação e por necessidade, sentiram a atracção do mar. Viviam dele; por ele subsistiam e morriam. O título de "rei do mar" usado pelos chefes dos bandos, era mais invejado que os melhores títulos de nobreza. Nos inumeráveis pequenos estados, que vieram mais tarde a formar a Suécia, a Dinamarca e a Noruega, os melhores e os mais bravos viviam em permanência embarcados, estimando-se que nos princípios do século IX, o número de dinamarqueses que andavam no mar, ultrapassava em muito o dos que viviam em terra (Henry Wheaton — "História dos Homens do Norte").

Hábeis na manobra dos seus barcos de duas velas, os "drakkars" com perfil de dragão, os normandos não tardaram assim a aventurar-se no Mar do Norte; emboscados em todas as pequenas baías, aguardavam o aparecimento dos adversários, para cairem sobre eles de improviso. Daqui vem o nome de "viking", tirado da palavra "vik", que significa baía em norueguês.

Começaram por simples golpes de mão; chefe supremo da expedição, o rei do mar levava os seus bandos à pilhagem, entrando contudo na divisão do saque como outro qualquer; pouco a pouco, estes bandos organizados, tornaram-se verdadeiras invasões que se abateram sobre as costas do Wessex em 787 e, em 794, sobre as de Northumberland; completamente submersos, os anglo-saxónicos, bem depressa se encontraram repelidos até à Cornualha, exactamente como haviam feito aos bretões dois séculos antes.

Sob a ocupação romana, os bretões não se haviam preocupado com a sua defesa; os anglos e os saxões a seguir, seguiram o mesmo caminho. A marinha britânica só nasceria depois de realizada a unidade nacional. Foi obra de Alfredo, o "Grande", que subiu ao trono no auge das invasões normandas; foi o primeiro a compreender que para fazer face a estas empresas marítimas, era necessário combatê-las no seu próprio elemento, sustê-las antes que chegassem a desembarcar; assim nasceu a futura "Royal Navy". Bem depressa nas costas inglesas vão surgir as primeiras esquadras, prontas a intervir contra os piratas normandos. Alfredo I não pôde, todavia, expulsar do seu reino todos os dinamarqueses que aí se haviam instalado em grande número. Conseguiu, contudo, que não se reforçassem, impondo-lhes tratados que limitavam os seu estabelecimento; daí em diante, os normandos foram procurar a fortuna noutro lado, passando a interessar-se pela França.

Assim, no início do século VI atacaram a zona da foz do Mosa, sendo mal sucedidos, pois o contra-ataque dos francos, para além de os repelir, recuperou todo o produto do saque; já no tempo de Carlos Magno atacam as costas do Languedoque, onde também são mal sucedidos.

Será, porém, depois de desaparecido o Grande Imperador dos Francos, que eles atacaram em forma as costas da Europa, desde a foz do Elba até ao Guadalquivir, que chegam a subir no ano de 827, devastando Sevilha.

Será que se pode falar de batalhas navais, a propósito destas expedições, nas quais o invasor, navegador sem rival na época, apenas tinha de se precaver contra os elementos? A técnica usada consistia em seguir sempre ao longo das costas para se internarem nos territórios com mais facilidade através dos estuários; os seus navios eram extremamente leves e tão frágeis de aparência, que parece impossível como aguentavam as tempestades da Biscaia; a sua leveza permitia-lhe ultrapassar tudo; assim, se o leito do rio fosse pouco profundo ou se os habitantes ribeirinhos tivessem montado barragens, a guarnição carregava o seu navio em peso até uma zona onde pudesse navegar novamente. É pois por estas razões que surgem de surpresa nos locais mais inesperados; em 843, uma esquadra normanda, atinge e circunda a costa francesa, divide-se em duas partes, uma saqueia Nantes, enquanto a outra, às ordens de Ragenário, força o estuário do Sena, saqueia Rião, subindo de seguida o rio a pé para saquear as duas margens. Em Paris, na ilha da Cité, é-lhes oferecida resistência, mas pilhando a abadia de Saint-Germain-des-Prés, estendem ainda os seus roubos até Melun; para se ver livre deles, o rei Carlos, o "Calvo", teve de pagar-lhes elevado tributo; mas tudo isto são factos menores.

Expulsos de Inglaterra pela atitude resoluta de Alfredo, os normandos de Inglaterra juntaram-se aos da Jutlândia e da Frisia, para organizar sob as ordens do célebre Hasting (também chamado Siegfriied ou Sigefroy), uma expedição formidável; a 24 de Novembro de 885, uma frota de 700 velas, transportando 30 000 guerreiros, sobe o Sena e surge às portas de Paris.

A capital da França concentrava-se à época na ilha da Cité, tendo dois arrabaldes, um em cada margem; defendida pelo conde de Eudes e pelo bispo Gosselin, resistiu cerca de um ano. Os normandos empregaram toda a espécie de máquinas de guerra inventadas depois dos romanos, incluindo barcaças incendiadas, percursoras dos brulotes, que lançavam contra as pontes da cidade; os soldados, juntamente com os habitantes, defenderam-se contudo como leões. No fim desta defesa heróica, Carlos, o "Gordo", acampado nas alturas de Monmartre com um exército de socorro, decidiu negociar com os invasores, que levantaram o cerco na condição de receberem 100 libras de prata, e ainda com a autorização de pilhar as margens do Sena até à Borgonha. Depois disto, não encontrando mais nada para levar, seguiram para as costas de Inglaterra para ver o que por aí se passava.

O reinado de Alfredo, o "Grande", chegava ao fim; esquecendo o seu exemplo, os seus sucessores deixavam apodrecer os navios, e bem depressa se encontraram nas circunstâncias de não ter outro meio de evitar a pilhagem que não fosse o pagamento de tributos; os normandos aceitavam o dinheiro e continuavam a roubar, até que um dia, 13 de Novembro de 1003, desencadearam o massacre

geral de todos os dinamarqueses que estavam instalados na Grã-Bretanha, incluindo os que ali viviam pacificamente já há gerações. Esta acção provocou ferozes represálias e foi a causa duma agitação contínua, de que Guilherme, o "Conquistador", veio a aproveitar-se no momento oportuno.

Para pôr termo às incursões que haviam devastado a França no decurso do século IX, o rei Carlos, o "Simples", tinha julgado mais avisado ceder a Rollon, chefe dos normandos, pelo tratado de Saint-Clair-sur-Epte, todos os territórios situados entre o mar e a margem direita do Sena até Epte, ou seja, a província que os romanos haviam baptizado de Leonesa, e a que os novos habitantes deram o seu nome, desenvolvendo-a consideravelmente, quase até ao Loire; trabalhadores e fixados nesta fértil província, os normandos vão aí permanecer tranquilos durante 150 anos, sem todavia nada perderem da sua vocação marítima e de todo o interesse pelo que se ia passando do outro lado da Mancha.

Contudo, para além da Mancha nada havia de especial, até que por uma série de circunstâncias que não tem interesse neste trabalho, o sétimo duque da Normandia, Guilherme II, chamado o "Bastardo", porque seu pai Roberto, o "Diabo", o havia tido duma jovem lavadeira, decidiu ir disputar a coroa de Inglaterra ao jovem rei Harold, subido ao trono pela morte de Eduardo III, o "Confessor"; isto passa-se em 1066, data na verdade memorável, por ser a da última invasão da Inglaterra, e ao mesmo tempo a de uma das expedições anfíbias mais bem organizadas e mais bem sucedidas de todos os tempos.

Foi, primeiro que tudo, uma expedição marítima; a empresa dependeu principalmente do mar, embora reunisse aspectos políticos, religiosos e militares indispensáveis ao seu sucesso; e o mais extraordinário é que não vai encontrar nenhuma oposição no mar, embora Harold possua navios e marinheiros para repelir o invasor, ainda antes dele pôr pé em terra. Se o jovem príncipe encontrou um fim trágico na batalha de Hastings, foi antes de tudo por ter deixado o seu adversário desembarcar, sem lhe dar antes a batalha decisiva.

Não há, escreve o historiador inglês Clowes, *nenhuma razão para duvidar que Harold não tivesse à sua disposição uma frota considerável; de facto, a crónica saxónica diz expressamente, que na Primavera de 1066, o exército e a frota jamais vistos em Inglaterra, estavam reunidos em Sandwich, para repelir a invasão de Guilherme* (Laire Clowes, "The Royal Navy", tomo I, pág. 72). A infelicidade é que esta esquadra não estava no local devido, quando a esquadra do normando aí surgiu (Pevensey); veremos seguidamente porquê, mas digamos primeiro algumas palavras referentes aos preparativos de Guilherme, notáveis sob todos os aspectos; uma vez a decisão tomada, procurou primeiro de tudo o apoio do Papa, conseguindo obter de Roma uma autorização para entrar em Inglaterra, para *trazer este reino à obediência da Santa Madre Igreja.* Obteve ao mesmo tempo uma bula de excomunhão contra o seu rival, o que lhe facilitou as coisas mesmo no plano militar; atraiu seguidamente às suas cores o irmão de Harold, Tosti, antigo governador do Northumberland, também seu parente por aliança, que envia aos normandos da Noruega, para solicitar a sua ajuda; finalmente, do lado francês, graças à influência de seu sogro, Balduíno, conde da Flandres, nomeado regente da França em 1060, devido à menoridade de Filipe I, Guilherme adquire não somente uma neutralidade benevolente, mas também a participação activa de muitos cavaleiros. Nesta perfeita preparação política e diplomática, só teve um revés: a hostilidade do duque da Bretanha, Conan; uma morte oportuna, que foi talvez um pouco ajudada, livrou-o deste obstáculo, pois o sucessor Hoel, talvez para evitar a mesma sorte do pai, deixou as atitudes hostis, fornecendo mesmo ao seu vizinho um corpo de voluntários comandado pelo próprio filho.

Finalmente, foram ainda os senhores normandos que torceram mais a orelha à ideia; foi necessário convencê-los à base de dinheiro e promessa de partilha em futuros saques; Guilherme catequizou-os um a um, e toda a oposição desapareceu.

Desde o Reno até à Aquitânia, a expedição organizava-se com o maior entusiasmo; era o encontro de toda a nobreza, condes de Anjou, de Poitou, de Penthièvre e de Borgonha, senhores alemães enviados por Henrique IV; figuravam também grande número de plebeus, felizes por irem correr a aventura; não havia limite de idade, sendo o decano, Néel, visconde de Coutances com quase oitenta anos. No total 65 000 combatentes, concentrados num campo preparado em Saint-Valéry-sur-Somme por 200 000 servos e fornecedores de víveres; todos os estaleiros de construção naval tinham sido mobilizados a partir da Primavera. Os historiadores não estão de acordo sobre as dimensões da frota, que compreendia, segundo alguns números, de 1000 a 3000 navios; vamos citar Thierry que adopta uma estimativa de 400 grandes navios de vela e um milhar de navios de transporte; todos estes navios eram semelhantes ao "drakkar" normando, cujas linhas não tinham mudado ao longo de séculos. Silhuetas alongadas como serpentes, cuja cabeça avança à proa e em que a cauda se recurva à popa, tendo maiores os dois mastros, uma simples vela quadrada e uma guarnição de cerca de 300 homens. Os mais pequenos são de construção muito sumária, simples embarcações, deslocando-se a remos, levando em opção 40 homens ou alguns cavalos. A concentração da frota efectuou-se na baía que o Sena forma na embocadura de Dives. Aparelhou a 14 de Setembro, e com vento favorável, cobriu numa só noite a distância de perto de 100 milhas que a separavam de Valéry-sur-Somme; aí os planos de abastecimento haviam sido cumpridos nos menores detalhes, e o exército apenas teria de embarcar. Infelizmente, nos meados de Setembro dão-se as tempestades próprias do equinócio, que nesse ano se prolongaram durante quase dez dias; como o ano avançava, tinham de atravessar quanto antes a Mancha, para não terem de esperar pelo ano seguinte, exactamente o que pensava Harold, convencido de que o adversário nunca tentaria a travessia nesse Verão; para cúmulo do azar, a doença fez a sua aparição no acampamento e cada dia que passava iam morrendo soldados e baixando o moral; Guilherme fez aumentar as rações de víveres e de aguardente e, finalmente, a 17 de Setembro, o dia nasceu com um mar calmo e um sol resplandescente.

Entretanto na Noruega, Tosti tinha-se incumbido perfeitamente da sua missão; chegado ao Báltico no princípio da Primavera, não teve qualquer dificuldade em reanimar o ardor guerreiro dos chefes escandinavos.

Harold Hafager, um dos mais poderosos guerreiros da época, navegador consumado, célebre pelas suas expedições que o haviam levado até Constantinopla, dá o seu acordo com entusiasmo; aguarda apenas o degelo para reunir uma esquadra de 300 navios que, no momento preciso, se lançarão sobre as costas inglesas.

Assegurado este apoio, Tosti faz-se ao mar com 60 navios, recolhe de passagem a fina flor dos piratas da Frisia e, para matar o tempo, vai assaltar as costas dos seus antigos súbditos no Northumberland; entretanto Harold, após ter saqueado as Orcades, encontra-se com Tosti junto às costas da Escócia. As duas frotas juntas navegam para Sul, arrasam Scarborough, põe a saque a região do Tyne, penetrando seguidamente nos estuários do Humber e do Ouse; dois exércitos enviados ao seu encontro são derrotados um a seguir ao outro, e Tosti ocupa a cidade de York.

Durante todo o Verão Harold havia guardado as costas da Mancha; agora que se aproximava o tempo invernoso, e que nada se anunciava dos lados de França, pareceu-lhe mais importante extinguir o incêndio que lavrava nas províncias do Norte, do que esperar uma ameaça problemática vinda do Sul. Contava vencer rapidamente os noruegueses, após o que retomaria a posição defensiva. Acorre assim ao Norte, chegando a York a 25 de Setembro, no momento em que a praça acabava de se render a Tosti; sem perder um instante, passa ao ataque e destroi completamente o inimigo. Tosti é morto e Harold Hafagar conhece um fim trágico na sua brilhante carreira; seu filho Olavo pode dar-se por muito muito satisfeito, por conseguir reembarcar com os restos das suas forças em 23 navios que lhe restavam.

Era um preço caro para uma diversão, mas isso pouco interesse tinha para Guilherme, que talvez até tenha ficado satisfeito por se ver livre dos seus aliados, uma vez que estes já haviam desempenhado a sua tarefa.

A ideia de Harold não teria sido má se, enquanto se deslocava para Norte, tivesse mantido a sua esquadra cruzando, como até ali, junto à ilha de Wight, para poder interceptar a de Guilherme; contudo, não o fez, talvez por ter dado ouvidos a falsos informadores que lhe diziam ter Guilherme abandonado os seus projectos devido aos ventos contrários e, assim, foi esta a principal razão da sua perda.

A esquadra foi licenciada, ficando Guilherme sem oposição mal pudesse efectuar a travessia, o que se efectivou em 27 e 28 de Setembro. A esquadra do conquistador abordou as costas inglesas junto à vila de Pevensey, no Sussex, cujos habitantes se puseram em fuga.

Sabe-se o resto: a chegada a Londres dos fugitivos; a notícia da invasão correndo de boca em boca até York, onde Harold e as suas hostes se refazem dum combate violento embora vitorioso; a marcha forçada para o Sul e, finalmente, a célebre jornada histórica de Hastings, que entregou a Inglaterra ao feliz conquistador.

Magalhães Martinha
Cap.-frag.

Desporto

TORNEIO DE FOMENTO DE ATLETISMO

Na continuação dos torneios de fomento de atletismo, organizados pelo Centro de Educação Física da Armada (CEFA), realizaram-se, no dia 27 de Março findo, na pista de cinza do complexo desportivo da Base Naval de Lisboa (BNL), no Alfeite, as seguintes provas, cujos vencedores indicamos em parêntesis: 150 metros (2.°-gr. CMV Valença — Grupo n.° 1 de Escolas da Armada), 3000 m (2.°-gr. U Vaz — Escola de Mergulhadores), 400 m barreiras (1.°-gr. L Neves — BNL), 2000 m marcha (1.°-mar. A Tavares — CEFA), lançamento de disco (1.°-mar. L Mendes — G1EA), triplo salto (2.°-gr. CMV Valença — G1EA) e estafeta 800x400x200x100 m (equipa da Escola de Mergulhadores).

Partida para uma das provas do Torneio de Fomento de Atletismo.

Participaram nestas provas 173 atletas, em representação da Força de Fuzileiros do Continente, corveta "Honório Barreto", CEFA, Escola de Mergulhadores, G1EA, BNL, fragata "Alm. Gago Coutinho" e Arsenal do Alfeite.

(Colaboração do CEFA)

JUDO NA ESCOLA DE FUZILEIROS

Os Serviços de Educação Física da Escola de Fuzileiros fizeram disputar, recentemente, o I Torneio de Judo 80, o qual teve a participação de 40 judocas. O torneio foi disputado em duas categorias — menos de 65 kg e mais de 65 kg.

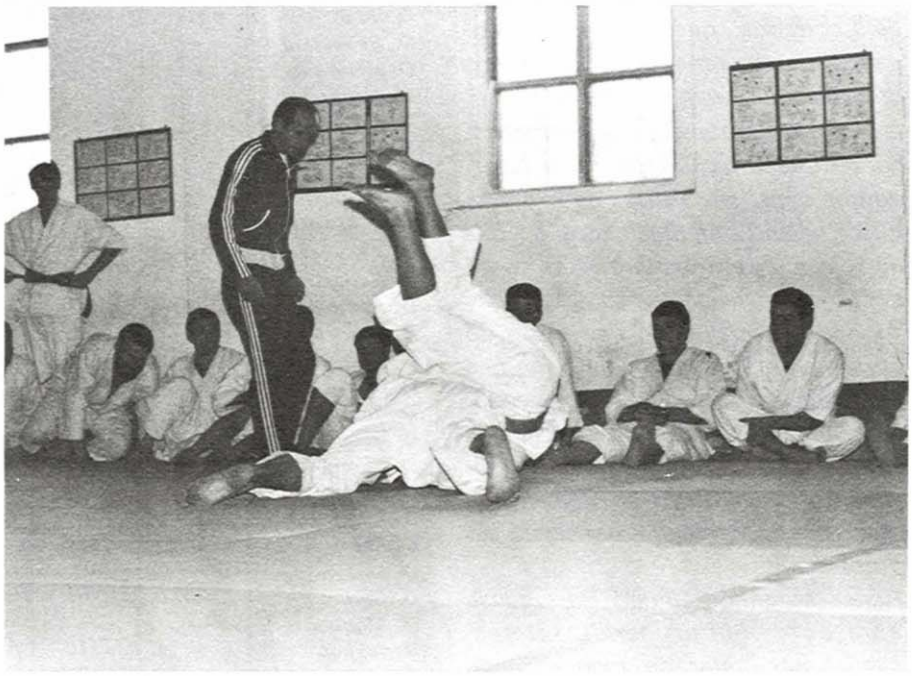
Classificações:

Menos de 65 kg:

1.º — Mar. FZ 184877 Lopes
2.º — Mar. FZ 179377 Estêvão
3.º — Mar. FZ 706378 Pereira
— Mar. FZ 91077 Carvalho

Mais de 65 kg:

1.º — Mar. FZ 197377 Carolino
2.º — Mar. FZ 196777 Santos
3.º — Mar. FZ 201877 Fialho
— Mar. FZ 718578 Carvalho.



Aspecto de um dos combates do I Torneio de Judo 80.

(Colaboração da E.F.)

Numismática e Medalhística

PORTUGAL NA NUMÁRIA DA ÍNDIA

Da autoria do eng. J. Ferraro Vaz, foi publicado um artigo na "Revista Moeda", n.º 1 — V volume, que reputamos do maior interesse, dado tratar-se duma matéria ainda pouco explorada da numária colonial portuguesa e que deu origem à obra "Dinheiro Luso-Indiano". Assim, passamos a transcrever, com a devida autorização, os passos que achámos mais importantes.

A Nação Portuguesa, de oito séculos, começaria por afirmar na moeda a sua existência em 1139, quando o príncipe D. Afonso Henriques é alevantado rei em Ourique, para ficar na História com a designação de D. Afonso I, rei de Portugal, título que lhe foi confirmado pela Santa Sé (Alexandre III) em 1179.

A moeda de Portugal, que começaria a ser batida em Braga, por onde passaram Celtas, Romanos, Suevos e Visigodos, vai sucessivamente sair das oficinas de Coimbra, Porto e Lisboa e, ainda, de várias cidades de Espanha, onde D. Fernando I e depois D. Afonso V, como herdeiros que eram, tiveram fundadas pretensões ao Trono. (...)

Focando agora a Numária da Índia Portuguesa, que Afonso de Albuquerque inicia em 1510 com as moedas batidas em nome do Rei Venturoso, há quase cinco séculos, convirá passá-la em revista através dos sucessivos reinados e governos de Portugal, a partir da Dinastia de Avis.

A maior parte das moedas indo-portuguesas é obra de moedeiros indianos, fabricada a martelo ou fundida em toscas formas, de aspecto bárbaro e primitivo, todavia muito original, não deixando de ter uma rara beleza.

Por defeituosa preparação das lâminas de metal e da imperfeição dos cunhos, poucas moedas se encontram que se possam considerar bonitas, ainda que em bom estado de conservação. Todavia, dentro da sua rudeza, as peças têm muito de atraente e apaixonam o colec-

cionador, trazendo à luz uma heróica história de séculos, muito agitada e acidentada, servida por uma plêiade de guerreiros, navegadores, missionários e por uma frota de navios que não tinha par no Mundo.

Demais, neste ramo de numismática, há sempre uma descoberta a fazer, porque o que se conhece da Numária Luso-Indiana é muito menos do que dela nos dizem os cronistas e os documentos respectivos.

Assim, principalmente das séries de ouro e prata, o pouco conhecido fica muito aquém do que era de esperar e, curiosamente, uma grande parte tem aparecido ultimamente com o movimento de terras e as demolições que se vão operando na senda do processo. (...)

Hoje, a antiga India Portuguesa apresenta muitas séries interessantíssimas, quer de moeda metálica, quer de moeda-papel, ou fiduciária, que compõem uma larga e valiosa colecção, capaz de alimentar um movimento mercantil e permitir ao coleccionador comprar e mais facilmente vender. (...)

Tais séries, reduzidas a números, adentro dos governos que presidiram ao seu fabrico, compõem vultosa estatística a qual se passa a descrever:

Governo	Ouro	Prata	Cobre	Calaim	Total
D. Manuel I	4	2	8	11	25
D. João III	11	1	11	7	30
D. Sebastião I	—	2	21	8	31
D. Henrique I	—	—	—	—	—
Governadores	—	—	—	—	—
D. António I	—	—	—	—	—
D. Filipe I	1	3	7	—	11
D. Filipe II	1	8	8	4	21
D. Filipe III	4	36	—	2	42
D. João IV	1	59	2	—	62
D. Afonso VI	5	10	1	—	16
D. Pedro P. R.	1	20	6	—	27
D. Pedro II	1	43	12	2	58
D. João V	30	124	15	35	204
D. José I	59	66	42	26	193
D. Maria I	38	83	26	16	163
D. João P. R.	9	30	12	1	52
D. João VI	7	26	17	—	50
D. Pedro IV	—	5	—	10	15
D. Miguel I	—	8	5	—	13
D. Maria II	2	28	45	—	75
D. Pedro V	—	18	3	—	21
D. Luiz I	—	14	14	—	28
D. Carlos I	—	5	8	—	13
D. Manuel II	—	—	—	—	—
República I	—	1	—	—	1
República II	—	3 (B.) (Cupro-Níquel)	8 (A.)	7	26
					1177

Perante o quadro que acima se expõe, ressalta, naturalmente, a necessidade de uma compilação de tudo o que tem aparecido no campo da numismática luso-indiana, para facilitar ao estudioso e ao coleccionador uma consulta rápida e eficiente e para evitar que se perca com a dispersão aquilo que se tem conseguido coligir durante largos anos.

Com esta ideia se imaginou um livro, agora a entrar no prelo, para sair no primeiro trimestre do ano corrente de 1980, livro que se intitulará "Dinheiro Luso-Indiano", pois não só apresenta moedas metálicas conhecidas até hoje, como também refere a moeda-papel a completar o dinheiro que correu nos territórios indo-portugueses, nos séculos decorridos desde que Vasco da Gama aportou à India, em Maio de 1498, até ao "Tratado entre a Índia e Portugal relativo ao reconhecimento da Soberania da Índia sobre Goa, Damão, Dio, Dadrá e Nagar Aveli e assuntos correlativos", em Dezembro de 1974. (...).

AFAC

Reportagem

FISCALIZAÇÃO DA PESCA E REPRESSÃO DE CONTRABANDO

Unidades navais do Comando Naval do Continente patrulhando águas sob jurisdição portuguesa, da responsabilidade daquele Comando, em serviço de fiscalização da pesca e na repressão do contrabando, em Fevereiro findo, procederam à identificação de diversas embarcações, vistoriando 60, de que resultou o apresamento de 27 (1 na Zona Norte, 12 na do Centro e 14 na do Sul), das quais 15 arrastões de nacionalidade espanhola, por várias infracções à regulamentação da pesca, tendo sido entregues às autoridades marítimas das respectivas áreas para levantamento dos correspondentes autos de notícia.

Ainda no mesmo período, a actuação de unidades também dependentes do C.N.C. em serviço à salvaguarda da vida humana no mar e outras actividades, procederam à fiscalização do tráfego marítimo no Cabo de S. Vicente e no Cabo da Roca; ao transporte de civis entre Lisboa e Funchal e de um civil e esqueletos de mamíferos marinhos, com destino ao Museu do Mar, do Funchal para

da Marinha e a fundação da Casa Pia".

Acompanhando a exposição com a projecção de diapositivos e de alguns quadros cronológicos, o eng. Viriato Tadeu passou em revista a evolução da cultura — monacal, escolástica e científica — impregnada de tolerância religiosa e da Marinha, até ao apogeu das Descobertas, seguidas da rotina, e retrocesso que conduziu à decadência. Observou depois a dolorosa recuperação de uma e outra, a seguir à Restauração, e a distinção que se seguiu entre as marinhas mercantes e de guerra, até às reformas pombalinas da cultura que pouco efeito tiveram na Marinha, para destacar depois a profunda reorganização operada pelo ministro de D. Maria I, Martinho de Melo e Castro, simpatizante e colaborador da revolução cultural de Pina Manique, com a criação da Casa Pia. Também historiou o papel da Casa Pia na recuperação do Mosteiro dos Jerónimos, durante uma parte do século XIX, em que o ocupou, e os acidentes de percurso que a instituição sofreu até agora, destacando a apropriação do Mosteiro e as limitações actuais de espaço impostas à Casa Pia e ao Museu de Marinha ali instalado.

Na sessão plenária do dia 16, com a presença do vice-almirante Garcez de Lencastre, adjunto do chefe do Estado-Maior da Armada, o prof. dr. Jorge Calado Antunes Correia apresentou a comunicação "A genética — Um domínio com interesse crescente para a Oceanografia Biológica Aplicada".

O eng. Viriato Tadeu lê a sua comunicação.

O prof. dr. Jorge Correia na sua intervenção.

Após a apresentação do orador, este dissertou sobre algumas contribuições fundamentais que a Genética pode trazer para a Oceanografia Biológica Aplicada. Sendo a ciência central de toda a biologia, tem a Genética vindo a ser utilizada, ainda que de modo precário, na investigação das pescas. O autor destaca duas áreas em que esta ciência se tem revelado particularmente importante para o estudo da biologia aquática.

Em primeiro lugar, refere-se à importância do estudo das marcas genéticas para uma correcta caracterização de populações de peixes, a qual é da maior importância para a avaliação de recursos e para a aquacultura. De facto, o estudo de alguns sistemas, como os poliformismos bioquímicos, tem-se revelado bastante promissor para o estudo das migrações, controles de acasalamentos, ou mesmo para identificação de espécies. É assim que são revistos dados existentes na literatura mundial sobre o assunto, ao mesmo tempo que são apresentados os resultados preliminares de trabalhos efectuados no Departamento de Genética da Escola Superior de Medicina Veterinária a propósito da sardinha, do trombeteiro e de diversas outras espécies onde o estudo destes problemas se pode revelar de grande utilidade. É apontada do mesmo modo a importância que estas metodologias têm para a caracterização de espécies já depois de transformadas, como sucede, por exemplo, no caso de filetagem ou outras operações industriais.

Em segundo lugar, e face às potencialidades que o país apresenta em matéria de aquacultura de águas marinhas, salobras ou doces, são apresentados os fundamentos e importância do melhoramento genético dos peixes para o aumento da produtividade global em aquacultura.

FALECIMENTO DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DO COMIBERLANT

No dia 9 de Abril passado, faleceu em Lisboa, o comodoro Kelvin A. Low, da Marinha Real Inglesa, que desempenhava as funções de chefe do Estado-Maior do Comando da Área Ibero-Atlântica, em Oeiras. Tinha 47 anos de idade e desempenhava aquelas funções desde Abril de 1979.

Da sua carreira, iniciada na Guerra da Coreia, destacam-se as seguintes missões: serviu, durante dois anos, na Armada australiana; trabalhou em projectos de novos equipamentos para as Forças Armadas britânicas; prestou serviço no Real Instituto de Defesa, em Londres, e comandou a 6.ª Es-

quadrilha de fragatas da Armada Real.
O funeral do comodoro Low saiu da Capela de S. Roque, no Edifício da Marinha, para uma unidade naval da Royal Navy.
A "Revista da Armada" manifesta o seu pesar pela morte deste ilustre marinheiro, apresentando a sua família sentidos pêsames.

ASSOCIAÇÃO DOS MAQUINISTAS NAVAIS

No dia 11 de Abril passado, realizou-se na sede do Clube do Sargento da Armada, em Lisboa, mais uma palestra organizada pela Associação dos Maquinistas Navais. Desta vez a A.M.N. convidou o Green Light Club da Firestone para falar sobre pneumáticos. A reunião pode considerar-se um êxito, dado o empenho e a simpatia com que os quadros da Firestone souberam brindar a assistência, composta na maioria por sócios daquela Associação da reserva e do activo da Armada.
O tema, vastíssimo, foi tratado de modo a dar aos participantes uma ideia geral da evolução do pneumático. O primeiro, ainda nem merecia esse nome, pois não passava de uma simples "bandage", laboriosamente aplicada na periferia da roda. A evolução da construção das carcassas, que culminou há poucos anos com a aparição do radial "tubeless", está longe de ter terminado. A clássica câmara de ar parece estar condenada, a breve prazo. O aperfeiçoamento e a standardização das jantes levam à generalização do "tubeless", que vai paulatinamente melhorando as suas "performances" contando para isso, em particular, com a melhoria dos materiais que compõem as telas. Prevê-se a substituição dos fios de aço por outros materiais que apresentam uma relação resistência-peso várias vezes superior à actual.
No período reservado a perguntas, foram abordados vários aspectos de carácter prático que os representantes da Firestone esclareceram, ilustrando as suas explicações com conselhos úteis, apoiados na projecção de transparências.
Ao levar a cabo estas realizações periódicas, a A.M.N. fundada em 6 de Julho de 1979 ("Diário da República" n.º 154, 3.ª série), procura divulgar as técnicas dos mais diversos ramos de actividade entre os seus associados, conseguindo simultaneamente uma aproximação entre eles, com o objectivo de criar um espírito de corpo que lhe permita alcançar os objectivos para que foi criada: reconhecimento da profissão pelas entidades oficiais, apoio técnico profissional aos associados exercendo cargos na indústria, criação de um gabinete técnico para prestação de serviços e cursos de formação, entre outros. A análise das situações profissionais dos associados na indústria, mostra indubitavelmente o valor da formação obtida nas escolas da Armada e na prática do dia a dia na condução, conservação e reparação dos complexos equipamentos dos navios de guerra. A grande maioria dos associados, hoje civis, entre os quais se encontram desde quadros médios até directores gerais e empresários passando por chefes de serviços e de departamentos, legitima algumas ambições e não pode deixar de constituir incentivo para aqueles que, sendo militares, procurarão, servindo melhor a Marinha, valorizar-se tecnicamente na previsão duma eventual passagem à Reserva.
No final da reunião, foi entregue à A.M.N. um diploma de membro honorário do Green Light Club.

COMANDANTE EM CHEFE DAS FORÇAS ALIADAS NO SUL DA EUROPA

O almirante Harold E. Shear, comandante em chefe das Forças da NATO no Sul da Europa, que vai deixar de ocupar este alto cargo, foi recebido, em 14 de Abril último, em visita de cumprimentos, pelo chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão.

SARGENTOS FZ NUM CURSO DE INTERPRETAÇÃO DE FOTOGRAFIA AÉREA

Os primeiros-sargentos FZ Mário Afonso, António Inácio Gonçalves Torrão e Fernando António Caseira frequentaram recentemente o Curso de Auxiliares de Interpretação de Fotografia Aérea, no Serviço Cartográfico do Exército. O curso foi ministrado pelo major Santos Almeida, que se vê na foto, num aspecto parcial de uma das aulas.

O COMANDANTE DA ESCOLA NAVAL ESPANHOLA EM LISBOA

Em Abril findo, esteve na nossa capital o comandante da Escola Naval espanhola, capitão-de-mar-e-guerra Nalda Y Dias de Tuesta, o qual, acompanhado do comandante da nossa Escola Naval, contra-almirante Serpa de Vasconcelos, foi recebido em visita de cumprimentos pelo chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão.

Aquele oficial superior da Armada de Espanha teve ocasião de visitar a

Escola Naval, o Centro de Educação Física da Armada e o Clube Náutico de Oficiais e Cadetes da Armada, no Alfeite, e o Museu de Marinha, em Belém.

O comandante Dias de Tuesta nas instalações desportivas do CNOCA.

MINISTRO DAS FORÇAS ALIADAS EM LISBOA

O vice-almirante Bustorff Guerra, vice-chefe do Estado-Maior da Armada, em representação do almirante CEMA, ausente na altura em Espanha, recebeu em visita de cumprimentos, no dia 18 de Abril findo, o ministro conselheiro Jonathan D. Stoddart, dos Assuntos Internacionais do Comandante Supremo das Forças Aliadas na Europa.

Aquele ministro era acompanhado pelo chefe da Missão Militar Portuguesa junto do SHAPE, coronel Rocha Vieira.

O ALMIRANTE CEMA EM ESPANHA

A convite do seu homólogo espanhol, almirante Arévalo Pelluz, o chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, visitou oficialmente a Espanha, em Abril último.

Durante a sua estadia de 4 dias naquele país, além de contactos com altas entidades da Defesa e da Marinha de Espanha, o almirante CEMA visitou o Comando e o Arsenal da Zona Marítima do Mediterrâneo.

Antes do seu regresso, o almirante Sousa Leitão foi condecorado, em Madrid, com a grã-cruz de Mérito Naval, pelo chefe do Estado-Maior da Armada espanhola, em cerimónia presidida pelo ministro da Defesa, Rodriguez Sahagun.

O almirante CEMA recebe cumprimentos de despedida no Aeroporto da Portela.

---

25 DE ABRIL — DIA DA LIBERDADE

O sexto aniversário do 25 de Abril foi comemorado em todo o país com manifestações culturais, populares, desportivas e militares.

Em Lisboa, além das cerimónias oficiais, o Dia da Liberdade foi, sobretudo, festa do povo. Alegria a rodos, bandeiras, música e cravos vermelhos. Houve festejos organizados pela municipalidade lisboeta, por organizações políticas, por colectividades recreativas, etc., que tornaram o Terreiro do Paço, a Praça da Figueira, o Rossio, o Carmo, o Parque Eduardo VII e outros locais, palco dos mais variados programas.

No aspecto militar, o Estado-Maior-General das Forças Armadas organizou desfiles em todas as Regiões e Zonas militares do continente e das ilhas adjacentes. O mais importante efectuou-se na capital, na manhã do dia 25, com o desfile de cerca de 2000 homens da Armada, Exército, Força Aérea, GNR, GF, PSP e alunos do Colégio Militar e dos Pupilos do Exército, comandados pelo brigadeiro Teixeira Fernandes, na Praça do Império, em Belém. Presidiu o chefe do EMGFA, general Ramalho Eanes, que estava acompanhado dos presidentes da Assembleia da República e do Supremo Tribunal de Justiça, conselheiros da Revolução, membros do Governo, chefes dos Estados-Maiores da Armada, do Exército e da Força Aérea, embaixadores e adidos militares e navais acreditados em Lisboa e representantes dos principais partidos políticos. Antes do desfile, o general Ramalho Eanes dirigiu uma mensagem às Forças Armadas, a qual foi lida igualmente nas cerimónias realizadas nas Regiões e Zonas militares.

Na tarde do mesmo dia, na Assembleia da República, efectuou-se o momento mais alto das comemorações, com uma sessão presidida pelo Presidente da República, general Ramalho Eanes, que se dirigiu à Nação num importante discurso político. A esta cerimónia, como na da manhã, assistiram representantes dos órgãos de soberania, conselheiros da Revolução, membros do Corpo Diplomático, individualidades civis e militares, etc.

Ainda no mesmo dia, no Palácio de Belém, o Presidente da República condecorou 35 personalidades com a Ordem da Liberdade. Destes condecorados, 17 foram-no a título póstumo distinguindo-se entre eles figuras como António Sérgio, prof. Bento de Jesus Caraça e Mário Luís Gomes, padre Abel Varzim, dr. Jaime Cortesão, generais Norton de Matos e Humberto Delgado, etc.; entre os vivos, receberam aquela Ordem, entre outros, o bispo do Porto, dr. José de Magalhães Godinho, prof. Emílio Guerreiro e Henrique de Barros e dr. Vasco da Gama Fernandes.

No âmbito militar, há a registar os almoços de confraternização de elementos, das Forças Armadas — oficiais, sargentos e praças —, muito comparticipados, que se efectuaram em diversos locais.

O chefe do EMGFA passa revista às forças em parada, em Lisboa.

FORÇA NAVAL HOLANDESA NO TEJO

Entrou no porto de Lisboa, no dia 26 de Abril findo, uma força naval da Armada Real dos Países Baixos, comandada pelo contra-almirante J. H. Scheur. Aquela força era composta pelas unidades "Tromp", "Poolster", "Collenburgh", "Drenthe" e "Zeehond", comandadas respectivamente pelos capitães-de-mar-e-guerra Den Boeft e Van Geusau, capitães-de-fragata Van Foreest e Scheygrond e capitão-tenente Lanks, que tinham de guarnição, na totalidade, 83 oficiais, 161 sargentos e 660 praças.

No dia 28 daquele mês, o almirante Scheur apresenta cumprimentos ao chefe do E.M.A., almirante Sousa Leitão, e ao comandante naval do Continente, vice-almirante Ramos Rocha.

Também naquele dia, correspondendo a um convite do embaixador dos Países Baixos, o ministro da Defesa, eng. Amaro da Costa, visitou o navio-chefe, tendo sido recebido a bordo pelo comandante da Força, que se encontrava acompanhado do vice-almirante Bustorff Guerra, vice-chefe do EMA.

O ministro da Defesa é recebido pelo almirante Scheur.

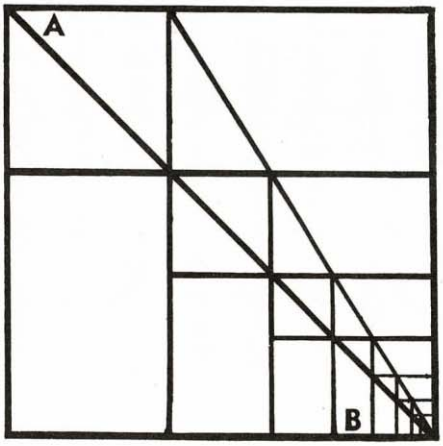
No dia 29, os marinheiros holandeses prestaram homenagem aos navegadores portugueses, numa cerimónia junto ao Padrão dos Descobrimentos, em Belém.

Durante a estadia daqueles navios no Tejo, além de recepções protocolares, foram proporcionados às respectivas guarnições passeios turísticos aos arredores de Lisboa e visitas ao Museu de Marinha.

Esta força naval zarpou do Tejo no dia 1 de Maio passado.

Quarto de Folga

É BONDOSO?



1. Observe o desenho, imagine o panorama da sua vida do canto "A" ou do canto "B". Qual escolhe?

Responda sim ou não:

2. Quando dou um presente, espero qualquer coisa em troca.
3. É raro eu ter pesadelos ou sonhos infelizes.
4. Rio-me mais facilmente do que me zango.
5. Gosto de estar com crianças.
6. Duma maneira geral, mantendo a voz a um nível fácil de entender, mas que não fere os ouvidos das outras pessoas.
7. Quando, numa conferência, alguém precisa de mim, largo tudo para ajudar o mais possível.
8. Uso geralmente palavras de natureza positiva, como, por exemplo, "meio cheio" em vez de "meio vazio", de natureza negativa.
9. Gosto de dar presentes pequenos, sem importância, de surpresa.
10. Tenho sentimentos activos, pró ou contra as pessoas de outra raça, credo ou cor.
11. Dou de boa vontade passagem aos outros, quer ao volante, a atravessar uma rua ou numa loja, a fazer compras.
12. Tenho admiração por várias pessoas à minha volta — amigos ou parentes — que considero bondosos.

ANÁLISE

1. "B" — 10 pontos. "A" — 0 pontos. Os que escolhem "B" preocupam-se geralmente mais com o bem-estar dos outros. Marque 10 pontos por cada sim às perguntas 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11 e 12. E por cada não, às 2 e 10.

CLASSIFICAÇÃO:

90 a 120: você é basicamente bondoso. 50 a 80: a sua bondade depende da sua disposição e da ocasião. As tensões da existência desviam-no da sua tendência natural para ajudar os outros, mesmo com palavras. Dá se lhe pedem, mas não se antecipa. 0 a 40: você já foi magoado, por isso volta as costas aos outros. A sua falta de bondade é defensiva. Experimente baixar as barreiras e verá como se sente melhor.

SALTO DE CAVALO

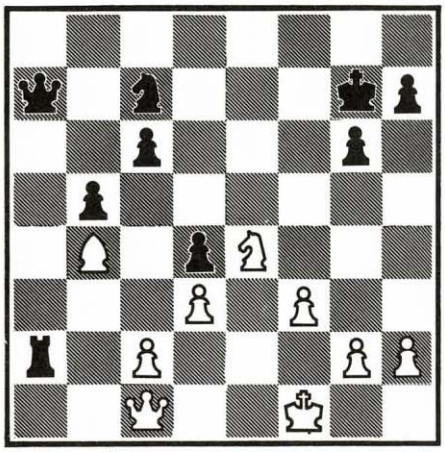
ma	de	ta	la	ga	os	le	do
primei	ma	dru	sei	van	pe	da	bem
vo	de	ha	de	ça	se	an	ti
n	ro	ra	3 Me	1 Me	nho	pe	que
ças	al	ni	4 da	2 la	ni	le	i
na	lhar	do	terra	co	que	po	na
que	tran	re	o	cor	teiro	ra	nos
se	de	a	com	no	num	de	in

Percorrendo o tabuleiro a salto de cavalo, começando nas casas 1 e 3 e terminando nas 2 e 4, o leitor encontrará, num desenho simétrico, dois trechos do poema de Ary dos Santos da canção "Menina" que representou Portugal no Festival Internacional da Canção de 1971.

(Solução no próximo número)

XADREZ

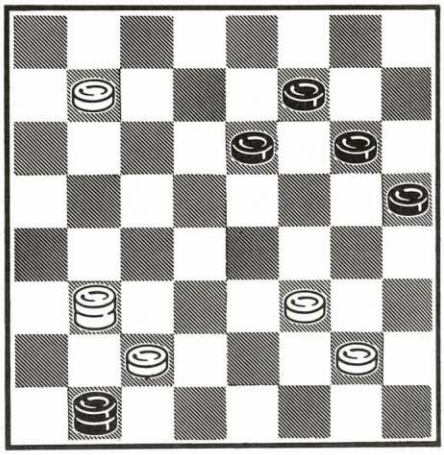
(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

DAMAS

(Solução no próximo número)

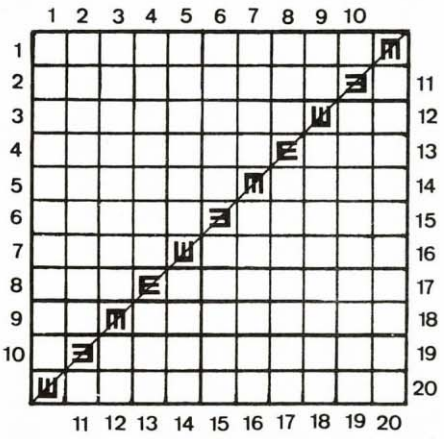


As brancas jogam e ganham.

CRUZADAS EM TRIÂNGULO

Horizontais = Verticais.

1 — Infortúnio. 2 — Alcalóide extraído do agário. 3 — Reduzia a lâmina. 4 — Arara ao de leve para arrancar as ervas daninhas. 5 — Atormentado. 6 — Filho de Dédalo, com quem fugiu do labirinto da ilha de Creta, por meio de asas pegadas com cera. 7 — Epíteto dado a cantora notável. 8 — Nome de mulher. 9 — Prescreve. 10 — A nota mi



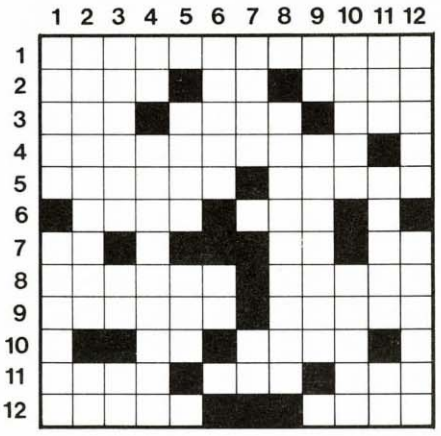
na antiga notação musical ainda usada na Inglaterra e na Alemanha. 11—A esquerda do palco (teatro). 12—Dois mil (rom.). 13—Chefe etíope. 14—Vila do distrito de Aveiro. 15—Favoreces. 16—Latinos. 17—Trepar. 18—Fugidas (prov. minh.). 19—Irritavam. 20—Que tem forma de martelo ou de malho.

Obs. — De 13 a 20, tanto as horizontais como as verticais, deverão ser dispostas em sentido inverso.

Ferreira da Silva
Sarg.-aj. AP RA

(Solução no próximo número)

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1—Repartição criada em 1793, pelo então ministro da Marinha, e que hoje corresponde à Direcção de Abastecimento. 2—Irmãos dos pais; grande quantidade; cada uma das peças, com que se reforça um mastro fendido (inv.). 3—Cinta usada pelos japoneses; antiga composição dramática; pedra do altar. 4—Planta hortense com raiz de sabor açucarado (pl.). 5—Guarneci com arame; cidade museu. 6—Enrola em novelos; veste. 7—Ferramenta; viajar; elas. 8—Publicas; ofereceste. 9—Foge do rumo; azedumes. 10—Nojo; o primeiro homem. 11—Que serve de base à resolução dum problema; medida agrária; género de afídios. 12—Pôr do Sol; lugar de atracação.

VERTICAIS: 1—Ave aquática do Brasil; solicitado. 2—Direito do povo; antes de Cristo. 3—Tufo maciço de arbustos selvagens e ramosos (pl.); sair; oferece. 4—Eles; marchetados. 5—Superfície plana delimitada; bagatela. 6—Chefe índio; apelido. 7—Rumo; atmosfera. 8—Excesso de gordura no homem. 9—Nota musical; mesquinhez. 10—Eventualidade; nome de um peixe no Brasil. 11—Luto; arreata; interjeição que exprime espanto. 12—Rezara; repouso (pl.).

(Solução no próximo número)

SEASA
Cabo aux.

CONCURSO N.º 105

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

S A P F O R A R A P M L A G U T R O P
E T A D T S R F T E N T A T M S S U S
C A T E D R A I S E A A S A L O C S E
U B D S N T O T O S S O R I E T S O M
L D Q T A S L A M C E N L O B A A M R
O A U A T A N T O O R E P S O G I E L
S C A S I T E L S L V T E M M P O I A
E L I I A C T E T A I S M S O G I R O
I M S S V O E I P S A I M A I S S O S
S N O V I M X T A A M A R D T A C S A
N O T A F O R A M I V Z D A R U C A D
M O S T E I R O S S C U T I M B R A A
P A R A S S R O D A T R V I A S A T T
S A T N A S A T A P A C A B O C L A N
A S T E I R O S V I O R E L C I S S E
I V A S T P E T E S A T O B A S A T T
V A D I T C O I S I E V A T O N L S S
A R O T C O I M B R A A T O S O E M U
H P E L O S E S O C P L L A S T P O S

No emaranhado de letras que apresentamos estão mencionadas todas as palavras, com quatro ou mais letras, do seguinte texto:
Nos séculos XII e XIII só havia em Portugal as escolas sustentadas pelas catedrais e pelos mosteiros, os quais tanto serviam para o clero como para os leigos.
Destas escolas as mais notáveis foram os mosteiros de Alcobaça e de Santa Cruz de Coimbra.
Procure em todos os sentidos, menos obliquamente, aquelas palavras (com quatro ou mais letras). Alguns dos termos estão escritos de forma invertida.

(Solução no n.º 107)

B. Carreira
Cap.-m.-g.

— Dizes que não sou económica?! Olha que este mês são os terceiros jeans que compro e sempre com o mesmo cinto!...

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1 — Xeu; ias; quê. 2 — Al; sabal; ss. 3 — Aproa. 4 — Tal; ui; titi. 5 — Evoe; amam. 6 — Racas; adora. 7 — Lar; ata. 8 — Aar; bar; oma. 9 — CD; Béria; er. 10 — Ua; hat; ló. 11 — Argentarias.

VERTICAIS: 1 — Xauter; acua. 2 — El; avaladar. 3 — Locar. 4 — Sá; ear. 5 — Iapu; Behn. 6 — Abril; Marat. 7 — SAO; Rita. 8 — Latada. 9 — Imoto. 10 — Vogal (pl.); taramela. 11 — Estima; aros.

PASSATEMPO

(Solução do passatempo do n.º anterior)

Montedor; Bugio; Rosais; Serreta; Contendas; S. Lourenço; Outão; Cabo da Roca; Cabo Mondego; Leça; Ferraria; Aveiro; Esteiro; Esposende; Guia; Cabo Espichel.

BRÍDEGE

(Solução do problema do n.º anterior)

As vozes revelaram a mão de Sul: 6 de ouros e 4 de espadas (provavelmente 4 honras, dado o corte de 10). Este é o jogo completo:

NORTE
♠ A 4 3
♥ R 5 2
♦ 6
♣ A V 10 6 5 4

OESTE
♠ 7 6 2
♥ D V 10 6
♦ A 7 5 2
♣ 9 3

LESTE
♠ 9 8 5
♥ A 9 8 3
♦ 9 4
♣ R D 7 2

SUL
♠ R D V 10
♥ 7 4
♦ R D V 10 8 3
♣ 8

Se Oeste, depois de ter coberto o Rei de ouros com o Ás, joga copas em corte e descarte, Sul corta com o Ás do morto e assim continua com três vazas de trunfo.

O único jogo que permite desfazer o contrato é baixar-se ao Rei de Ouros e à continuação no naipe. Desta maneira, à terceira vaza, Leste poderá cortar, enquanto Oeste ainda conserva o Ás de ouros. O retorno a copas baterá irremediavelmente o contrato.

XADREZ

(Solução do problema do n.º anterior)

BRANCAS	PRETAS
1. ..... Da7	
	Se: RxC
2. ..... Da4 e mate	
1. ..... —	Se: BxC
2. ..... DxBa1 e mate	
E se	PxC?
E se	Cd6?

CRUZADA EM TRIÂNGULO

(Solução do problema do n.º anterior)

1 — Coraleira. 2 — Obuseiro. 3 — Rufiara. 4 — Asiria. 5 — Leais. 6 — Eira. 7 — Ira. 8 — Ro.

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

BRANCAS	PRETAS
1. 8-12	17-3-16
2. 27-31 — D	16-27
3. 31-9-2-20 e ganham	

PILHA DE PALAVRAS

(Solução do problema do n.º anterior)

1 — Alcatrate. 2 — Baldeação. 3 — Bujarrona. 4 — Palamenta. 5 — Arreigada. 6 — Actinauta. 7 — Resbordos. 8 — Cavilhame. 9 — Cassoilos. 10 — Malagueta. 11 — Percintas. 12 — Aboçadura. 13 — Sota-voga. 14 — Caçonetes. 15 — Bergantis. 16 — Sotavento. 17 — Couraçado. 18 — Robaletes. (Terminologia naval).

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 103

São Miguel, Santa Maria, Terceira, Graciosa, São Jorge, Faial, Pico, Flores, Corvo.

VENCEDOR: João Manuel Aranda e Silva. R.I.A.H. Angra do Heroísmo — Açores.

Tambor Mor da Companhia de Fuzileiros do Regimento da Armada Real da Coroa de Portugal – 1723

O tambor mor da Companhia de Fuzileiros da Armada Real, foi criado por altura da organização do primeiro Terço de Infantaria da Armada Real da Coroa de Portugal, em 1664, coincidindo com a partida deste Corpo para as campanhas da restauração no Alentejo. Surge, precisamente, no dia da revista passada pelo mestre de campo do Corpo, Simão de Vasconcelos e Sousa que lhe mandou dar farda rica, tornando mais vistoso o Terço.

A colectânea da antiga Legislação Militar Portuguesa, do tenente-general Pamplona, dá conta desta inovação e, no seu apêndice iconográfico, referente ao ano de 1723, insere o precioso documento do uniforme do tambor mor.

O equilíbrio estético da figura e o colorido do uniforme tornam o figurino um dos mais belos deste vasto historial que estamos publicando.

Sobre as obrigações do tambor mor, muito curiosas, o coronel de infantaria Bento Gomes Coelho, na sua "Milícia Prática", dada à estampa em 1740, diz o seguinte:

Deve ensinar os tambores a tocar a marchar, a recolher, à alvorada, à generala, à faxina, à chamada, a bota carga, a bando, a pegar nas armas, à retirada e a levantar. Deve ser livre de vícios para que os tambores o imitem, ensinando-lhes bem os toques de guerra e zelando para que tragam as fardas limpas e que, faltando estes ao que lhes ordenar, os pode castigar com o bastão, à ordem do coronel ou de quem governe o regimento.

Em 1815, o tambor mor da Brigada Real da Marinha, estando grande parte desta no Rio de Janeiro para onde fora com a corte, vencia 120 réis e um pão de munição, sendo abonado de fardamento, de serviço e de gala.

Em 1822, auferia cinquenta e oito mil réis por ano e em 1829, o rei D. Miguel deu-lhe novas regalias e novo uniforme de gala, muito ao gosto austríaco, influenciado certamente pela ostentação da corte donde viera.

Em 1836, foi extinta a Brigada Real da Marinha por ter tomado a defesa das instituições vigentes, sendo criado, em 7 de Janeiro de 1837, o célebre Batalhão Naval.

E digo célebre, porque nunca existiu maior beleza de uniformes do que os seus. Quando desfilava em passo oblíquo, à maneira inglesa, o povo vinha para as ruas aplaudi-lo.

Este uniforme, desenhado por D. Fernando, marido da rainha D. Maria II, muito ao gosto germânico, caiu nas graças da população lisboeta e quando o Batalhão ia fazer o render da guarda principal, ao Terreiro do Paço, descendo a Rua do Ouro e subindo depois a da Prata, era certo o afluir de grande multidão para os vitoriar.

Na testa da coluna marchava o tambor mor, manejando com impecável aprumo o bastão compasso, seguido pela banda marcial, então a maior que havia, dirigida pelo maestro alemão Holsel que o rei mandara vir de um regimento prussiano.

Havia então um preto em Lisboa, segundo nos conta Theodoro José da Silva no seu livro de memórias "A última nau portuguesa", chamado Sembleia que, sempre que assistia ao render da guarda principal, entestando o grupo de rapazes que o cercava, manejava um pau e fazia os mesmos movimentos do tambor mor, provocando grande gáudio na assistência.

O coronel Ribeiro Arthur, extraordinário aguarelista e o nosso maior pintor histórico militar de uniformes, retratou magistralmente o tambor mor do Batalhão Naval em magníficas aguarelas existentes no Arquivo Histórico Militar, que em devido tempo aqui publicaremos.

Em 12 de Outubro de 1851, devido ao excessivo custo dos uniformes e à penúria das verbas, o Batalhão esteve instalado em abarracamentos no Vale de Pereiro, propondo-se então a construção do quartel de Alcântara.

Com grande mágua dos lisboetas foi extinto o Batalhão Naval, sendo substituído pelo Corpo de Marinheiros Militares, ao gosto francês, mais simples e mais económico.

Foi também extinto o tambor mor, e a banda marcial reduzida a oito músicos, com a designação de charanga dos marinheiros.

Dizia o marechal Conde de Shaumbourg Lippe, e repito-o eu: *mal vão as nações que não cuidam das suas tradições militares...*

O tambor mor da Companhia de Fuzileiros da Armada Real de 1723, enverga casaca verde rodada, com vinte botões por banda, assentes, os do lado esquerdo, sobre caseado de fio de lã amarelo, e bolsos com abas debruadas de galão de fio igual com três botões. Os canhões das mangas, bem como os calções vermelhos, são de tecido da Flandres, conhecido por *bérri de França.* Na parte traseira da casaca, havia duas âncoras bordadas a fio de lã amarelo. À cinta, trazia o cinturão de anta com o boldrié onde era suspensa a espada preta, embainhada de couro negro. Este nome, *espada preta militar,* ainda hoje se mantém, por respeito à tradição.

O tambor mor empunha o bastão compasso com castão e ponteira de prata, tendo a envolvê-lo, de forma intencional, um cordão entrançado de fio de lã amarelo e vermelho, terminado por duas borlas, um pouco acima da ponteira. Por baixo da casaca, usava véstia militar de cor creme, deixando ver a camisa de cambraia da Holanda, caindo em gravata de bofes, com punhos de renda justos ao pulso, para abrirem em flor, como então se dizia.

Na mão esquerda segura o chapéu de três bicos, agaloado a fio de lã amarelo com botão militar de latão. O chapéu era usado debaixo do braço porque a grande cabeleira de crista de dois pomos não permitia usá-lo na cabeça. Nas pernas usava meias brancas de justilho com ligas amarelas de galão de lã, e nos pés, sapatos de ponteira quadrada, à militar, em cordovão negro, com fivela de latão.

Na segunda gravura, que é um fragmento do desdobrável que existe na obra de Bento Gomes Coelho, pode ver-se, com a indicação I, o tambor mor junto de um tambor, preparando-se para iniciar a marcha.

Como se vê, o tambor mor tem a cabeça descoberta, segura na mão esquerda o chapéu, a *afagar,* como então se dizia, e na direita o bastão, ainda na posição de descanso.

À direita, o coronel a cavalo, e à esquerda dois oficiais. Em baixo, sargentos postados com as suas alabardas na posição de descanso.

Alberto Cutileiro

(Reprodução proibida)

N.º 106 / JULHO 1980 / ANO X / MENSÁRIO 15$00

revista da ARMADA

DIA DA MARINHA

(pág. 3 e 17)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
	Voz da Abita / Cartas ao Director	4
M. Horta	**Notícias Pessoais**	5
S. Mendes	**Efemérides Navais** O Galeão Bota Fogo	6
C. Pinto	**No Jardim de Antero**	6
D. Barreiros	**Conheça a sua Marinha** "Vega": O encanto de um pequeno veleiro	7
M. Martinha	**Nos tempos do Remo e da Vela (4)** III—A batalha das 5 ilhas que salvou a independência da Inglaterra	9
G. Brandão	**Filatelia**	11
H. Fonseca	**Para a história da Marinha** 4—Como eram nomeados os governadores da India	12
C. Moreira	**Temporal**	15
S. B.	**Histórias de Marinheiros** 19 — Na fiscalização da pesca	15
M. do Vale	**Conversa entre Marinheiros...**	17
	Desporto	21
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	22
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	23
P. Machado	**Apontamento**	24
M. Horta	**Reportagem**	25
	Quarto de Folga	32
J. Santos	**Modelos de navios existentes na antiga Escola Naval**	Verso da contracapa
A. Cutileiro	**Evolução histórica dos uniformes na Armada (18)**	Contracapa

PORTE PAGO

REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C/alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade da Marinha

Redacção e Administração:
Edifício da Marinha
1188 Lisboa Codex
Telefone: 36 89 60

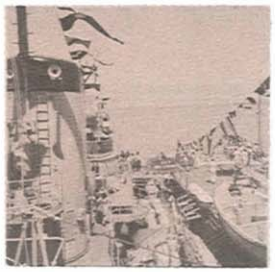
N.º 106 / JULHO 1980 / ANO X

Preço de venda avulso 15$00

Assinaturas anuais:
Continente e Ilhas 150$00
Estrangeiro 260$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:



Dia da Marinha — Navios embandeirados em arco.

(Foto do 1.º-sarg. CM Ramiro Magalhães)

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

Dia da Marinha 8 de Julho

Mais um dia de meditação para os marinheiros portugueses: sobre o passado, sobre o presente e sobre o futuro.

Nós, marinheiros de hoje, somos o elo de ligação entre um passado glorioso, que nos enche de orgulho, e um futuro desconhecido que queremos digno dele.

É grande a nossa responsabilidade, mas eu creio sinceramente que podemos andar de cabeça erguida porque pertencemos a uma Corporação que faz ponto de honra em continuar a ser *A ARMADA GLORIOSA DE PORTUGAL* **que** *NÃO ADMITE RESTRIÇÕES PARA AS ENERGIAS FULGURANTES DO SEU PATRIOTISMO; NEM LIMITES PARA A SUA INDOMÁVEL ACÇÃO COMBATIVA; NEM DÚVIDAS PARA A SUA FÉ INQUEBRANTÁVEL NOS DESTINOS DA NACIONALIDADE* **(1).**

Neste Dia da Marinha de Guerra, queremos associar à nossa festa, saudando-as fraternalmente, as restantes marinhas nacionais — de Comércio, de Pesca e de Recreio. Família do mar que somos, demo-nos as mãos para, todos juntos, fazermos um Portugal melhor.

Igualmente saudamos, com amizade e consideração, os outros ramos das Forças Armadas, nossa família militar, com os quais, cada vez mais unidos, havemos de manter intocável a honra nacional e garantir a integridade da Pátria.

Saudamos ainda o Povo Português, pai e mãe de todas as outras famílias, cujos direitos, tranquilidade e bem-estar defenderemos, em todas as circunstâncias.

9.º ANIVERSÁRIO DA REVISTA — 8 DE JULHO TAMBÉM

Neste mês comemoramos ainda os nove anos de publicação da "nossa" Revista, efeméride que não podemos, nem queremos, deixar de assinalar.

Fazendo tudo para manter o rumo que nos foi traçado de início — fomentar a união, amizade e camaradagem entre antigos e actuais marinheiros, sempre com os olhos postos na Armada e na Pátria — deixamos que os nossos leitores, assinantes e amigos, que efusivamente saudamos também, julguem, se o temos conseguido.

---

(1) Frase de um discurso do Presidente da República, dr. António José de Almeida, proferido na "Casa da Balança" do Arsenal da Marinha, em 22 de Junho de 1922.

C/alm.

Voz da Abita

Cartas ao Director

Recebemos dos nossos leitores e amigos a seguinte correspondência:

De Hermínio Joaquim do Nascimento, ex-mar. CM n.º 12573, Alcobaça, uma carta em que mostra a sua estranheza por ter sido obrigado a pagar bilhete para visitar o Museu de Marinha. E pergunta, frisando que não é pela importância paga *será que tantos jovens da minha idade que lutaram pela Pátria, com muito orgulho e devoção, ao serviço dessa saudosa Marinha, não podem visitar o "seu" Museu sem ter que pagar?!* Por nosso intermédio envia um abraço aos "filhos da escola" da 1.ª incorporação de 1973.

N. R. — Informamos o que está determinado sobre entradas sem bilhete no Museu:
É assegurada a entrada livre a todos os visitantes, um dia por semana (às 4.as-feiras) e, permanentemente, quando de visitas em grupos, a estudantes e individualmente a militares, militarizados e bombeiros. As entradas gratuitas são ainda facultadas sempre que solicitadas por associações, empresas, etc., para visitas com finalidades culturais ou, mesmo, simplesmente recreativas.

De Mário dos Anjos Alves Martins, ex-mar., República Federal da Alemanha, uma carta em que manifesta as grandes saudades que tem do seu País, da Armada e do mar, *do qual estou agora a 900 quilómetros!*
Sauda a *querida "Revista da Armada",* os "filhos da escola" de Julho de 1971 e a guarnição da corveta "General Pereira d'Eça" que fez a comissão em Moçambique, em 1973/75. Pede ainda aos camaradas, de "escola" ou da corveta, que, se organizarem alguma confraternização, não se esqueçam de o avisar para Muhlweg, 27 — 7070 Schwabisch Amund — R.F.A.

De Manuel de Carvalho, ex-1.º art. n.º 3527/2349, Braga, uma carta em que diz *quanto me é agradável receber esta Revista que tão gratas recordações nos faz viver. Apesar dos meus 65 anos, estou sempre com a Marinha e com todos os que comigo fizeram comissões de serviço. Envio um especial abraço aos elementos da guarnição do aviso "João de Lisboa", na viagem da volta ao Mundo e aos "filhos da escola" de 1936.*

De Francisco Gomes Vieira, Canadá, uma carta a agradecer a prontidão com que atendemos um pedido seu e enviando uns documentos para arquivo.

De António José da Graça Patrício, Castanheira do Ribatejo, uma carta em que, depois de contar a sua vida na Armada e de manifestar as saudades que dela tem, diz, referindo-se ao mar: *Só quem o não conhece... Eu, que estava habituado ao "Mar da Palha", nas vedetas da Marinha ou nos "cacilheiros", embarquei num patrulha — o "Fogo" — e vi-me muitas vezes no meio de montanhas de água que parecia tragarem o navio... Mas, apesar disso, e de ter "enjoado que nem uma pescada", gostei!*
Depois de pedir para ser assinante da *nossa querida e estimada Revista,* pede aos "filhos da escola" de Janeiro de 1967 que entrem em contacto com ele para organizarem uma confraternização, para a morada: Sociedade Portuguesa do Acumulador Tudor, SARL — Av. Carlos Leal — 2600 Castanheira do Ribatejo.

De Manuel de Sá Pedrosa, ex-mar. CM, Barroselas, uma carta em que a propósito de renovar a sua assinatura, incita o pessoal da Revista a trabalhar *para que ela continue sempre em frente* e sauda os "filhos da escola" de 1976 e do Instituto Hidrográfico, onde terminou o tempo do SMO.

De Avelino Manuel Garcês Dias, Setúbal, uma carta em que, depois de informar ser estudante e ter 16 anos, se inscreve como assinante, afirmando ser um admirador das Forças Armadas, em especial da Marinha, e encontrar na Revista *artigos de muito interesse,* relacionados com os navios, o mar, etc.

De João da Silva Campêlo, Matosinhos, uma carta acompanhada de dois documentos — "Portos e Navegação", editado no Brasil em 1940 e uma palestra "O geógrafo de campo e a presença da sua passagem por Manica e Sofala", lida na Beira, aquando do centenário de Gago Coutinho — que ofereceu aos arquivos da Revista.

N. R. — Quanto ao trabalho que se propõe fazer para publicação na Revista, parece-nos de grande interesse e pedimos que o faça.

De José Marques dos Santos, ex-1.º gr. R n.º 10771, Portalegre, uma carta dando conta da emoção que lhe causou a reportagem sobre a Estação Radionaval "Comandante Nunes Ribeiro", onde passou a maior parte do seu tempo de Marinha e que recorda com muita saudade. Envia um grande abraço a todos que faziam parte da Estação no seu tempo (1956/59), e sauda a Revista e seus colaboradores, *em especial o sr. capelão Delmar Barreiros, que me fez passar momentos felizes com a sua reportagem.*

De João Martins de Moura, Cova da Piedade, uma carta na qual, depois de tratar de um concurso, afirma: *Aproveito para saudar todos os colaboradores da Revista que nos informa do que se vai passando nesta tão fraternal família dos marujos, que são ou já o foram.*

De António Palma da Silva Azevedo, ex-mar. M, Porto, uma carta em que a pretexto de se inscrever como assinante, sauda a Revista e todos que nela trabalham, afirmando que *ao lê-la até lhe dá vontade de voltar para a Marinha.* Por nosso intermédio, envia um forte abraço à guarnição da corveta "João Coutinho" que fez a comissão nos Açores de 26-12-78 a 29-3-79.

De João Manuel Aranda e Silva, Angra do Heroísmo, uma carta na qual depois de dar a solução de um concurso, afirma: *Embora militar do Exército, sou leitor assíduo da vossa Revista, que muito aprecio, visto ser um inveterado curioso de assuntos militares, mesmo de armas diferentes da minha (Infantaria).*

A "Revista da Armada" agradece a todos estes estimados leitores a sua colaboração e saudações.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

2.º-sarg. EII Américo Dias Vaz com D. Maria Emília Pedro Farto, em 6-4-80.
167476/Cabo B João Veríssimo dos Santos com D. Maria das Neves Rodrigues da Fonseca, em 1-4-80.
251875/1.º-mar. M António da Conceição Godinho com D. Maria Laura dos Santos Barros, em 22-4-80.
221878/2.º-mar. L Manuel Joaquim Fajola Calarro com D. Maria Rita da Encarnação Rodrigues, em 5-4-80.
290578/2.º-mar. CM José Manuel Fernandes de Matos com D. Filomena Maria Figueiredo Ferreira, em 10-4-80.
278079/2.º-gr. V Jorge Manuel Martins Cardoso com D. Maria de Ascensão de Pinho Oliveira, em 3-4-80.
178579/2.º-gr. S/C António Joaquim Alves Duque com D. Maria da Conceição Marques Rufino, em 5-4-80.

PASSAGENS À RESERVA

1.º-ten. SG Manuel Gomes Severino, em 20-2-80.
Sarg.-mor UN Manuel Monteiro Pinto, em 1-5-80.
Sarg.-aj. A. Francisco António Nicolau Pombo, em 3-5-80.
Sarg.-aj. M Carlos Amaral Baião, em 1-5-80.
Sarg.-aj. CM João Carlos da Silva, em 1-5-80.
1.º-sarg. M José Alcino Soares de Miranda, em 2-5-80.
1.º-sarg. M Emídio Afonso Cerqueira, em 4-5-80.
1.º-sarg. CE Silvério Maria Conde, em 1-5-80.
1.º-sarg. CE José António Teixeira, em 1-5-80.
136645/Cabo A Jaime Reis da Silva, em 5-5-80.
184147/Cabo E Danilo Vítor Pina, em 1-5-80.
204348/Cabo M Cândido Gonçalves da Costa, em 30-4-80.
288452/Cabo CM António da Costa Barroso, em 1-5-80.
107963/Cabo FZD José de Oliveira Fernandes, em 29-4-80.
49264/Cabo FZ Luís Albino Gonçalves, em 1-5-80.
88764/Cabo FZ Albino Guerra Leite, em 24-4-80.

FALECIMENTOS

É com desgosto que participamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

Cap.-frag. RF José Mendes da Rocha Zagalo, em 11-5-80.
1.º-sarg. M Luís Lopes Janeiro, em 27-5-80.
294031/Cabo TFH António Maurício Coelho, em 22-4-80.
José Robalo Elvas, 1.º oficial do QPCM, em 3-5-80.

Efemérides Navais

O Galeão Bota Fogo

Quando os portugueses pretenderam conquistar Tunes, então no poder do famoso corsário Barba Roxa, depararam com uma grossa corrente de ferro, na foz do rio Goleta, solidamente presa nas margens, para evitar a entrada de navios.

Foi designado o galeão português "S. João Baptista", que tinha um talha-mar finíssimo em forma de serra, para forçar a passagem.

O "S. João Baptista" era o maior navio da Europa, armado com 366 peças de bronze e com uma guarnição de 600 mosqueteiros, 400 soldados de espada e rodela e 300 artilheiros.

À primeira tentativa, o navio, levando a bordo o imperador da Alemanha e rei de Espanha, Carlos V, e seu cunhado, o nosso infante D. Luís, arremeteu a corrente, mas ela resistiu. O infante ordenou nova arremetida, com todo o pano largo e partindo o navio de maior distância, para ganhar velocidade.

Assim se fez, partindo-se desta vez a corrente com a violência do embate.

De seguida, o galeão entrou rio dentro, e fez tanto fogo sobre as fortificações dos mouros, que estes o alcunharam de *galeão bota fogo...*

Passou-se isto no dia 13 de Julho de 1535, dia em que se conseguiu a conquista duma praça então considerada inexpugnável.

José Agostinho de Sousa Mendes
Cap.-m.-g.

No Jardim de Antero

(Pensando em ti Mãe)

À sombra, no silêncio, em teu jardim
Sentado estou, há muito, comtemplando
As crianças, que brincam junto a mim,
E os pares de namorados conversando.

Em frente, quantas mães, velam enfim,
Os filhos, borboletas adejando...
Como felizes são, vendo-os assim
Mas sempre com sete olhos vigiando!

Benditos olhos dessa mãe amiga...
Sempre que a vida de seu filho p'riga
Mais se lhe aperta e dói o coração!

Ninguém nos amará com mais desvelo;
Somente a Mãe assim sabe fazê-lo...
Não há ninguém com mais dedicacão!

Francisco do Carmo Pinto
Subten. OT

O "Vega" atracado ao cais da Royal Yatch Club, em Hamilton, Bermudas.

"Vega": O encanto dum pequeno veleiro

A primeira vez que eu vi o "Vega" foi em 1976, em Nova Iorque, na regata internacional comemorativa do bicentenário dos Estados Unidos da América.

Não imaginava sequer que a Marinha tivesse outro veleiro além da "Sagres". E como eu, quem sabe, talvez muitos outros elementos da Corporação desconhecessem ou desconheçam ainda tal facto. Pois bem, vamos então falar do "Vega". É verão, cheira a praia, cheira a desporto, cheira a vela. E tem sido nos meses do Verão que o "Vega" tem desempenhado as suas principais missões. Daí a escolha da presente época para este apontamento na rubrica *CONHEÇA A SUA MARINHA.*

Fiz alguns telefonemas para contactar o capitão-tenente Celestino da Silva, o homem que mais ligação tem tido com o "Vega", sendo hoje ainda o seu comandante.

Encontrei-o no seu posto de trabalho, na Direcção das Infra-Estruturas Navais, e junto dele, nesse dia, por coincidência, estava o primeiro-tenente Silva Carreira, homem também ligado ao "Vega".

Ouvi a história do veleiro. O comandante Celestino da Silva falava com a fluência e precisão de que só se é capaz de falar quando se amam as coisas. E era isso mesmo.

— O "Vega" foi oferecido à Marinha pelo industrial José

O "Vega" navegando a 9 nós.

Manuel de Melo, em 1973, e a Marinha resolveu atribui-lo ao CNOCA (Clube Náutico dos Oficiais e Cadetes da Armada). O seu primeiro responsável foi um dos sócios do Clube, o velejador capitão-de-fragata Conde Martins, que chegou a ser campeão do mundo em*Snipes.* Depois, fui eu próprio responsabilizado pelo veleiro e, mais tarde, coube essa tarefa ao tenente Dias Pinheiro.

"Em 1976, por portaria de 7 de Maio, o "Vega" era aumentado ao efectivo dos navios da Armada e eu fui nomeado seu comandante".

— A partir daí começou uma nova etapa, interrompi.

— Sem dúvida. O veleiro tem capacidade para navegação oceânica e, entregue ao CNOCA, não lhe era possível sair da zona da nossa costa. Além disso, não podia o CNOCA suportar, de quando em quando, os *fabricos* necessários.

— E qual o aproveitamento que teve desde então?

— Razoável. Fizeram-se diversas regatas: uma, logo em 1976, de Tenerife às Bermudas, durante 19 dias e na qual se obteve o 3.° lugar da classe e o 8.° na classificação geral.

"Das Bermudas a Newport, regata em que tomaram parte mais de noventa navios, conseguiu-se o 14.° lugar da classe e o 20.° geral.

"Pena foi que, por motivo de avaria, não tivesse sido possível tomar parte no desfile comemorativo do bicentenário dos Estados Unidos".

— Avaria grande, fabricos grandes, não é verdade?

— Exacto. Logo que se chegou da América o navio entrou em reparação.

— Muito tempo?

— O mal é que as reparações levam sempre imenso tempo. E por isso tem impedido planear com calma as missões do "Vega".

— Outras missões, quais? Houve mais regatas?

— Sim. Em 1977, o "Vega" tomou parte na regata comemorativa do Jubileu da rainha Isabel II de Inglaterra, constando de um percurso de cerca de 254 milhas entre a Ilha de Wight/Playmouth/Cherburgo/Le Havre. Nesta regata obteve-se o 6.° lugar. Alguns oficiais, tais como os tenentes Silva Carreira e Leal Faria e o então guarda-marinha Rocha Carrilho que tinham já tomado parte na regata da América, tomaram também parte nessa regata.

"Em 1978, não se conseguindo aprontar o navio para uma ida à Suécia, tomou-se parte na regata de Cádis/Las Palmas/Funchal com o primeiro lugar em tempo real, o 4.° lugar de classe e o 8.° geral.

"Em 1979 acompanhámos a "Sagres" na viagem de instrução de cadetes. De Lagos ao Funchal, do Funchal a Las Palmas e daqui a Porto Santo, houve sempre cadetes que navegaram no "Vega".

— O comandante acha que o "Vega" poderia ser melhor aproveitado para a instrução dos cadetes?

— Poderia certamente. Pela experiência ali colhida, experiência muito positiva, digo-lhe que no "Vega" se vivem todas as situações por que se passa na vida do mar. Cria-se um espírito de entre-ajuda, de comunicação, de camaradagem extraordinário. É em situações como as que se vivem no "Vega" que se vê quem serve, ou não, para a Marinha.

"Seria bom que todos os alunos da Escola Naval por lá pudessem passar".

— As outras Marinhas têm navios deste tipo?

— Se têm! Olhe, os americanos têm, pelo menos, 18 navios destes. A Itália tem dois, os ingleses têm também muitos, os espanhóis, segundo creio, têm 14 *Pumas.* Enfim...

— Não diga mais, comandante. Esse *enfim* diz tudo. Temos o "Vega" e há que aproveitá-lo. Mas, antes de terminar a nossa conversa, pode dar-me as características principais do navio?

— Pode lê-las neste pequeno panfleto que editámos sobre o "Vega".

E já com o folheto debaixo dos olhos limitei-me a registar essas características:

Tipo, *BM SLOOP*
Tonelagem, 60 ton.
Comprimento fora a fora, 19,81 m
Comprimento na linha de água, 13,74 m
Calado, 2,75 m
Altura do mastro em relação à linha de água, 23,45 m
Casco, mogno
Cor, branca
Número de registo na vela, P-165
Área normal do pano (vela grande e jenôa), 200 m^2
Guarnição, 4 oficiais e 6 cadetes.

Dobrei o panfleto. O comandante Celestino da Silva contemplava uma fotografia do "Vega". *Um encanto de navio,* disse ele. Como amante da fotografia, mostra mais uma, outra e outra.

Ele próprio as revelou, segundo disse.

Naquele gesto o comandante manifestava um grande amor pelo seu navio.

Que a Armada saiba também amá-lo.

Delmar Barreiros
Capelão graduado em cap.-ten.

III—A batalha das 5 ilhas que salvou a independência da Inglaterra

Situação deveras confusa a do duque da Normandia, vassalo do rei de França, ao Sul da Mancha, nos termos do tratado de Saint-Clair-sur-Epte, soberano independente ao Norte. Mas, mais extraordinária se torna ainda a situação, quando a coroa passa em 1154 para Henrique Plantageneta, neto do Conquistador pela sua mãe, conde d'Anjou pelo pai, senhor de Guyenne, d'Aquitaine e d'Auvergne, por ter casado com Eleonora, esposa divorciada de Luís VII; que querelas em perspectiva nestas sucessões embrulhadas, e como não compreender as apreensões e susceptibilidades dos reis de França, face a este poderoso vizinho, cujas possessões no seu território eram quase maiores que as suas. Sem dúvida que Henrique II de Inglaterra, veio solenemente prestar vassalagem a Luís VII devido aos seus domínios franceses, mas logo de seguida foi anexar a Bretanha que, durante muito tempo, se vai tornar um feudo inglês. Que papel desempenha nisto tudo a Marinha? Nenhum papel especial, até porque a França, à época, não a possuía; e, de facto, como poderia tê-la? A Ocidente só detem algumas léguas de costa da Picardia. Todo o litoral ao Sul do Somme se encontra sob "contrôle" inglês. No sul, o Languedoque só será unido à França no reinado de Luís VIII em 1229, e o litoral da Provença pertence ao imperador dos Crentes, sendo São Luís que, comprando Aigues-Mortes, fundará o primeiro porto francês no Mediterrâneo.

Não serão assim os marinheiros franceses que se arriscarão a disputar aos ingleses o domínio dos mares; pelo contrário, os condes da Flandres e de Bolonha, fiéis à tradição marítima criada por Júlio César, constituiram em 1167 uma esquadra de 600 navios, à qual os ingleses nunca se opuseram no mar, sendo desta vez salvos pelo seu exército, pois a presença de forças consideráveis em Kent, desencorajou os invasores. Contudo, a Inglaterra que passou um mau bocado, vai esforçar-se para nunca mais se encontrar em semelhante situação. Veremos 25 anos mais tarde, Ricardo Coração de Leão, partir para uma cruzada, à frente de magnífica esquadra.

Enquanto os normandos de França se civilizam, os da Escandinávia impacientam-se; em 1075, Hakon da Noruega desembarca no Northumberland, não tardando contudo a retirar; após alternâncias de guerra fria e escaramuças sem gravidade, Henrique II e Luís VII, ambos já velhos, juram-se mutuamente paz eterna, falando mesmo numa cruzada em comum para libertação dos santos lugares; a morte não lhes dá tempo. Entretanto os marinheiros ingleses desentorpecem-se, surgindo no Mediterrâneo, meio comerciantes, meio piratas, e em luta com os corsários barbarescos, turcos ou sírios, geralmente englobados na designação genérica de sarracenos, sendo contudo tão turbulentos e perigosos uns como outros.

A cruzada de Filipe Augusto e de Ricardo Coração de Leão, teve episódios marítimos memoráveis; Ricardo concentrara em Dartmouth, no mês de Abril de 1190, uma esquadra como a Inglaterra jamais vira. Era já uma frota imperial, onde os navios normandos, bretões, do Poitou e da Aquitânia, sobrelevavam em muito os ingleses; esta armada teve uma viagem difícil, e quando chegou a Marselha a 22 de Agosto, muito diminuída pela tempestade, Ricardo que atravessara a França na companhia de Filipe Augusto, acaba por perder a paciência, contratando mercenários para atingir Génova e depois Messina, onde a sua esquadra se lhe junta um mês mais tarde. Quanto a Filipe, que não dispunha de navios no Mediterrâneo, recorreu a mercadores de Génova para chegar a Messina oito dias antes de Ricardo, uma chegada miserável, lívido de enjoo que nunca o deixara durante toda a travessia; esta equipagem medíocre decepcionou as populações, valendo um fácil sucesso a Ricardo, cujas galeras empavezadas, formadas em ordem de batalha, trombetas sonantes, concitaram o entusiasmo geral. Como a estação já ia adiantada, todos tomaram os seus quartéis de Inverno na Sicília. Quando voltou o bom tempo, o rei de França partiu primeiro em navios emprestados, enquanto Ricardo fazia uma partida majestosa, com a sua imponente esquadra curiosamente formada em triângulo: três naves na primeira linha, transportando as grandes damas, entre elas a própria noiva do rei, treze na segunda linha, vinte na quarta e assim sucessivamente até à sétima que contava sessenta; finalmente 50 galeras, entre as quais a de Ricardo, constituiam a oitava linha. O mau tempo encarregou-se contudo de lançar a confusão nesta magnífica frota, e quando chegou a Creta em 17 de Abril de 1191, faltavam à chamada 25 navios, alguns dos quais definitivamente; Ricardo fez também no arquipélago uma demonstração espectacular, tendo conquistado Chipre, cujo príncipe o havia insultado. Enfim, a 1 de Junho, os cruzados das duas nações encontraram-se em frente de S. João d'Acre, cercado pelos franceses, tendo a esquadra inglesa manobrado para apoiar os seus aliados do lado do mar; alguns dias depois, cruzando com a esquadra ao largo de Beirute, assinalaram a Ricardo um magnífico navio, grande e poderoso, que os marinheiros chegaram a comparar à arca de Noé. Tratava-se dum soberbo três mastros turco, pintado a cores garridas e transportando para além da guarnição, 800 homens de reforço à guarnição de S. João d'Acre. Estava equipado com todas as armas da época, arcos, flechas, fogo grego, sem falar duma arma inesperada na guerra do mar, centenas de serpentes venenosas para a destruição dos cristãos (conta-se que aquando das guerras púnicas, os cartagineses usavam já como projécteis potes cheios de víboras e de serpentes).

Ricardo enviou uma galera em reconhecimento, que o informou pretender o navio fazer-se passar por francês, sem que ninguém a bordo falasse a língua, e sem ter a bordo pavilhão francês ou de qualquer outra nação cristã; foi-lhe enviada de novo outra galera, recebida a tiros de flecha e a potes de fogo grego. Ricardo deu então ordem de atacar. Este combate impressionou muito os historiadores ingleses, não por o considerarem um feito de armas excepcional, mas porque pela primeira vez depois de Guilherme o Conquistador, nele tomava parte pessoalmente um rei e ainda pela extraordinária defesa dos turcos; foram necessárias vinte abordagens para o vencer, acabando por ser esporoado, sobrevivendo quarenta homens aproveitados para explicar aos ingleses o funcionamento das máquinas de guerra turcas. A história não guardou o nome deste valoroso combatente, que se inscreveu à cabeça duma lista, a que se seguem as equipagens de "La Belle Cordelière", do "Revenge", do "Bismarck" e do "Scharnhorst".

Três dias mais tarde, S. João d'Acre caía em poder dos cruzados; o mérito pertencia aos franceses que mantiveram o cerco durante meses, mas a glória foi para os ingleses, cuja chegada precipitou os acontecimentos; cansado de fazer sempre de parente pobre, Filipe Augusto alegou o seu estado de saúde para regressar a França, mas, suprema humilhação, teve de pedir emprestadas a Ricardo duas galeras para poder regressar à sua pátria, tendo tempo para ruminar a sua amargura no caminho.

As desventuras de Ricardo, na sua viagem de regresso, em que esteve prisioneiro 17 meses na Áustria, vão deixar-lhe tempo para preparar as suas primeiras expedições contra a Normandia; desta vez não é a guerra

fria como no tempo de Luís VII e do Plantageneta; é a primeira grande guerra franco-britânica, chamada por vezes a primeira guerra dos cem anos, embora apenas se tenha estendido por meio século, com paragens mais ou menos longas, para terminar finalmente com as vitórias de S. Luís em Saintes e em Taillebourg em 1242; contudo, irá manter-se por muito tempo a guerra na Mancha e no Mar do Norte.

Ricardo Coração de Leão morreu em 1199; seu irmão, João-Sem-Terra, vai distinguir-se pelos seus erros, crimes e revezes militares.

Em 1204 perdeu definitivamente a Normandia e fez desaparecer seu sobrinho Artur, cujos direitos à coroa eram muito mais sólidos que os seus; contudo, do ponto de vista inglês, teve o mérito de nunca ter negligenciado a sua marinha, sabendo nas piores condições manter a fidelidade das províncias marítimas e dos marinheiros, aos quais a Inglaterra ficará a dever em definitivo a manutenção da sua independência, no decurso da grave crise que marca o fim do seu reinado.

Num mês, a Inglaterra viu-se completamente batida, salvo no mar.

Tudo começou em Dam em 1213; é hoje uma aldeia interior, a cerca de dez quilómetros de Bruges, perto da actual fronteira entre a Bélgica e a Holanda. Possuia, na época, vasta rada que funcionava como pulmão marítimo da Flandres; para aqui traziam os navios mercantes todas as riquezas do Mundo então conhecido; era aqui também o campo de batalha, onde a Marinha britânica tomava as suas presas e iria com 120 anos de intervalo, conquistar as suas duas mais belas vitórias da Idade Média.

Decidido a invadir a Inglaterra, Filipe Augusto tinha reunido no estuário do Sena uma importante esquadra, e em Ruão um exército não menos considerável; pela primeira vez, um rei de França organizava uma expedição marítima. Não se tratava contudo de navios de guerra, mas mais de plataformas capazes de se deslocarem, transportando tropas. Somavam ao todo 1700.

Quando a expedição ia partir, tudo foi posto em causa pela deserção do conde da Flandres com que Filipe contava, e a quem decidiu invadir o condado; a frota recebeu ordens para seguir para Dam e aí aguardar o fim das operações. A rada era pequena para tantos navios; assim, parte fundeou ao largo, enquanto os restantes se chegavam mais a terra. As guarnições, para matar o tempo, entretinham-se a pescar, sem se preocuparem muito com a segurança dos navios.

Do outro lado do estreito, João-Sem-Terra havia confiado a Guilherme, dito o *Espada-Longa,* conde de Salisbury, o comando duma esquadra de 500 navios guarnecidos por pessoal bem adestrado.

Salisbury não perdeu um minuto. Singrando pelo Pas de Calais, chegou a Dam em 31 de Maio de 1213, apanhando o inimigo completamente desprevenido; atacando imediatamente, afunda 300 navios e incendeia mais cem... tudo praticamente sem luta; a resposta francesa não veio do mar. Foram as tropas de Filipe Augusto, precedidas pelos cavaleiros do conde da Bretanha que se lançaram na caça aos ingleses. Salisbury viu-se assim forçado a reembarcar, para aguardar emboscado, na foz do Escalda, uma possível saída do resto da força francesa. Filipe Augusto deixou-se desencorajar; *os franceses sabem pouco das coisas do mar* declarou ele, e para evitar que o resto da sua frota sofresse a mesma sorte, mandou-lhe ele mesmo deitar o fogo.

Parecia assim que os ingleses nunca teriam dificuldades na Mancha ou no Pas de Calais, se não tivesse surgido por volta de 1212, um aventureiro extraordinário, que passou a servir o rei de França, após ter já servido João-Sem-Terra.

Como o rei de França não dispunha de muitos marinheiros, Eustáquio, o Monge, tal o nome do aventureiro, foi recebido com entusiasmo. O episódio que vamos narrar é dos mais extraordinários das histórias de França e de Inglaterra: as coisas correm mal para o rei de Inglaterra. A revolta cresce, os barões unem-se para depor o rei, enviando uma deputação ao príncipe Luís, herdeiro da coroa de França, oferecendo-lhe o trono da Inglaterra, com o encargo de ali chegar com forças suficientes para vencer o tirano que os oprime. Filipe Augusto não fica muito satisfeito por recear as cóleras papais (João-Sem-Terra tinha o seu apoio, por lhe ter prometido uma cruzada, que nunca realizou), mas sua nora, Branca de Castela, fica encantada com a possibilidade do marido ser rei de França e de Inglaterra. Assim se projecta nova expedição; em França só existe um homem capaz de a planear, Eustáquio, o Monge, que não perde tempo. Em Maio de 1216, reúne em Calais uma força de 600 navios e, apesar duma tempestade que lhe provoca grandes perdas, faz chegar à ilha de Thanet no condado de Kent, o príncipe Luís e os seus homens.

Proclamado rei de Inglaterra em Londres, Luís tem contra ele todas as províncias marítimas inglesas, e não consegue apoderar-se de Dover, onde os seus adversários, magnificamente colocados, lhe cortam as comunicações com a França.

Eis que, de repente, a 19 de Outubro de 1216, morre João-Sem-Terra; morto o bicho, morta a peçonha! Com ele vão a enterrar todos os ódios acumulados e a unidade inglesa reúne-se de novo em torno do seu jovem filho Henrique, que um conselho de barões proclama rei em Gloucester, sob a inspiração do velho conde de Pembroke.

A aventura do príncipe de França arrisca-se a ser mal sucedida, pois entretanto já sofrera em Lincoln uma derrota sangrenta (Maio de 1217). Necessita de reforços urgentes, e para tal, é necessário que o monge Eustáquio consiga a supremacia no mar; este procura fazer o seu melhor, preparando várias e poderosas galeras que lhe permitam bater o inimigo. Infelizmente para ele, os marinheiros *dos cinco portos* (Kent, Dover, Sandwich, Romney, Hytne e Hastings), estranhando estes preparativos, destroem as galeras, pondo os sobreviventes em fuga. Algumas semanas mais tarde, o reinado efémero do príncipe francês em Inglaterra vai ter o seu fim na batalha naval de South Foreland, também conhecida pela batalha das Cinco Ilhas.

Em Agosto de 1217, Eustáquio reunira em Calais uma esquadra de 300 navios para transportar os reforços; do outro lado do canal, Pembroke vigiava. O moral entre os marinheiros ingleses era baixo, mas Pembroke soube elevá-lo explorando o ódio contra o monge pirata, principalmente por este ter destruído Folkstone, após ter sofrido um revés junto a Jersey, em 1215. Este ódio é citado em todas as descrições da batalha das Cinco Ilhas. Os marinheiros ingleses não eram numerosos; para os reforçar Pembroke faz chegar a Sandwich homens de armas pouco treinados; *nós não somos nem marinheiros, nem piratas, nem pescadores,* dizem eles, vais conduzir-nos à morte! Para mais, a esquadra inglesa não chega em número a um terço da francesa.

E foi nestas condições que, a 24 de Agosto de 1217, dia da festa de S. Bartolomeu, a esquadra francesa foi assinalada no estreito, navegando a um largo, impulsionada por excelente brisa de SSE; dominando os seus receios, os ingleses sairam para o mar às ordens de Hubert de Burgh, intrépido defensor do Dover, que iria nessa noite salvar a independência da Inglaterra.

A aparição desta modesta força — 16 grandes navios e uns 20 mais pequenos — provocou por parte dos franceses brados de troça; iam verificar a sorte dessa canalha, destinada a dar de comer aos peixes. Os sarcasmos redobraram, quando Hubert de Burgh, parecendo querer evitar o combate, manobrou de modo a parecer alcançar a costa francesa; *cobardes, cobardes,* gritavam os marinheiros franceses! Eustáquio chegou a afirmar: *Estes idiotas parece que querem invadir Calais; aí serão por certo bem recebidos.* O que nem mesmo Eustáquio tinha compreendido, é que o seu adversário lhe iria fazer a primeira demonstração duma táctica até aí desconhecida, mas que se transformaria na principal regra das batalhas navais durante oito séculos: *Ganhar barlavento.* Não se tratava ainda do combate a distância, pois não havia artilharia, mas ganhando barlavento, Huber de Burgh mantinha a iniciativa, podendo escolher o adversário mais indicado e no momento que achasse oportuno; assim, apenas ultrapassada a linha francesa, Hubert vira de bordo e ataca os últimos navios aos quais a vanguarda não pode valer. Num só golpe, desfaz a superioridade numérica, passando em seguida já a bater-se em pé de igualdade. Para além deste facto, os navios franceses vinham carregadíssimos, conduzindo a corte do rei Luís, cavalos de raça e até mercadorias preciosas, o que, mergulhando-os na água até à borda, lhes conferia fraquíssimas possibilidades de manobra comparados com os leves navios ingleses, em cujos castelos Hubert havia habilmente colocado os arqueiros de Filipe d'Aubigny, governador de Jersey e inimigo figadal do monge Eustáquio; dispôs ainda na mastreação marinheiros com sacos de cal, que no momento da abordagem seria lançada sobre os olhos dos inimigos.

Dá-se o embate; quatro navios ingleses abordam simultaneamente o "Grand Nef de Bayonne", onde tremula a flâmula do monge pirata. Impulsionada pelo vento, a cal desempenha impecavelmente o seu papel; os franceses ficam cegos, e os ingleses atacam imediatamente a golpes de espada e de machado, massacrando a guarnição do navio que se afunda rapidamente. Eustáquio, inicialmente, defendeu-se como um bravo, mas quando se apercebeu do desastre perdeu toda a dignidade; foi encontrado numa sentina, escondido num fato de mendigo, oferecendo dez

mil marcos de prata pela sua vida. Os ingleses decapitaram-no, sendo a sua cabeça passeada na ponta duma lança em todas as vilas do condado de Kent.

O desaparecimento do comandante da esquadra apressou a derrocada; os restantes navios foram abordados e afundados nas mesmas condições do do monge; a maior parte das suas guarnições pereceu por afogamento. Apenas cerca de 15 navios conseguiram regressar a Calais; todo o resto, foi triunfalmente rebocado para Dover; era o fim do efémero reinado de Luís; ameaçado por todos os lados, pôde dar-se por muito feliz ao conseguir negociar uma retirada honrosa.

Vencendo a batalha das Cinco Ilhas, a Royal Navy salvou a Inglaterra da mais séria ameaça que jamais pesou sobre a sua independência. Virá a confirmar esta atitude através dos séculos, em muitos combates, sobre os quais teremos ocasião de nos pronunciar em futuros capítulos.

Magalhães Martinha
Cap.-frag.

Filatelia

REGISTO

Com frequência, e com razão, os filatelistas portugueses queixavam-se pelo facto dos serviços dos CTT não darem a conhecer, em devido tempo, o que ia acontecendo no mundo dos selos. De facto, para além de não revelarem qualquer plano anual de emissões, as próprias pagelas anunciadoras chegavam tarde, algumas vezes até depois dos respectivos selos terem entrado em circulação. Era realmente uma situação anómala que a todos prejudicava.

Pois bem, nós, que muitas vezes apontámos essas deficiências, entendemos agora ser da mais elementar justiça assinalar que actualmente, com uma antecedência razoável, os Serviços de Relações Públicas dos CTT distribuem informações que, em quantidade e qualidade, facilitam e estimulam a tarefa dos filatelistas.

Aqui lhes deixamos as nossas felicitações e saudações.

MARCOFILIA

A Marcofilia, ramo da Filatelia de inegável interesse, já que se ocupa dos carimbos postais, tem tido, entre nós, nos últimos anos, uma evolução muito positiva, quer a nível dos assuntos que tem assinalado, quer pela perfeição e beleza dos motivos apresentados.

Infelizmente, por falta de espaço, não temos podido dar aqui à Marcofilia a atenção que merece, mas hoje não

resistimos ao desejo de reproduzir os carimbos que assinalaram o 1.º dia de circulação da série comemorativa do IV Centenário da Morte de Camões. Cremos poder afirmar que eles confirmam o que atrás escrevemos sobre perfeição artística e objectividade da intenção.

UNIFORMES MILITARES

Foi-nos sugerido por um leitor, presumimos que encantado com o que a nossa Revista vem publicando sobre o assunto, da autoria do conhecido e muito apreciado artista Alberto Cutileito, que escrevessemos algo sobre os selos emitidos nas antigas Províncias Ultramarinas portuguesas, tendo como motivo os uniformes militares.

Com muita satisfação acolhemos o alvitre e, dentro das possibilidades, iremos aqui reproduzir algumas dessas séries, dado tratar-se de um tema de real interesse, e os selos que as compõem serem muito belos. Foram postos em circulação entre 1965 e 1967, num total de 64 selos, distribuídos por séries de 8 valores em Cabo Verde, Guiné, S. Tomé e Príncipe, Macau e Timor, e de 12 valores em Angola e outros tantos em Moçambique.

Foram litografados na Litografia Nacional do Porto, e o autor dos desenhos foi precisamente Alberto Cutileiro, a quem se devem ainda outros maravilhosos selos, sendo de salientar que, na maioria desses trabalhos, belíssimos, repita-se, se ocupou, e brilhantemente, de temas ligados ao mar.

Iniciamos a reprodução dessas séries, apresentando a que em 1965 foi posta a circular em Cabo Verde.

É pena que não a possamos fazer nas cores originais, mas de qualquer modo, a perfeição dos desenhos é bastante para justificar o sucesso enorme que eles encontraram em todo o mundo.

Os uniformes presentes neste

conjunto são, por ordem crescente do valor das taxas, os seguintes: tambor do Regimento de Milícias de 1806, soldado do mesmo Regimento no mesmo ano, oficial de Granadeiros de Infantaria de 1833, soldado do mesmo Regimento e ano, oficial a cavalo de 1834, soldado Granadeiro de Infantaria de 1835, oficial de Artilharia de 1848 e, finalmente, o uniforme do tambor mor de Infantaria de 1856.

De referir ainda, particularmente para os especialistas do tema "Emblemas", que em cada selo, como elemento secundário, está um emblema relacionado com o motivo principal, o que enriquece e embeleza mais ainda, um trabalho pleno de encanto.

Em nosso entender, e por na altura termos constatado *in loco* o agrado e a procura que tiveram, acreditamos que foram eles os grandes motivadores do interesse que a partir daí, despertou nos coleccionadores, a filatelia dos então territórios ultramarinos de Portugal.

G. Brandão
2.º-ten. SG

PARA A HISTÓRIA DA MARINHA

4 — Como eram nomeados os Governadores da Índia

Diz João de Barros (*1*) que o cargo de governador e capitão general da Índia, o mais importante que tínhamos nas nossas possessões do Oriente, devia ser provido em *homem de limpo sangue, natural e não estrangeiro, prudente, cavaleiro, bem acostumado e que tenha experiência de mandar na gente de guerra.* Um dos juramentos que os governadores faziam quando tomavam posse, pondo as mãos sobre os Evangelhos, era o de, nem de per si, nem por outrem, haverem solicitado o cargo porque, diz o cronista, *uma tão grande coisa é ser Governador da Índia não seja havida por requerimento, somente por eleição.* Também juravam fazer justiça, cumprir os regimentos reais, não aceitar subornos e nomear para as diferentes funções aqueles que merecessem e não por serem seus parentes. Acrescenta o cronista que outras coisas que os governadores tinham que respeitar era um temor ouvi-las, quanto mais confiar que alguém as pudesse inteiramente cumprir. E eram exigidos menos predicados a um sacerdote escolhido para a dignidade episcopal para ser aceite de Deus, do que aqueles que devia ter um governador da Índia para exercer bem o seu mister. Mas prouvera Deus que no primeiro ano do seu mandato cumprissem os governadores metade daquilo a que eram obrigados pelos juramentos que tinham feito no acto de posse porque, se

(*1*) *"Décadas da Ásia", Terceira Década, livro nono, pág. 453.*

assim fosse, não lhes seriam instaurados processos à sua chegada a Lisboa pelo procurador do rei, como por vezes acontecia.

A entrega do cargo de governador da Índia era geralmente efectuada numa igreja, na presença dos capitães, homens de armas, oficiais de justiça e de fazenda. O secretário lia a carta de nomeação e perante ela o governador cessante fazia a entrega, exigindo, contudo, que fosse lavrado um documento em que ficavam mencionadas as fortalezas em nosso poder e o seu estado. Além disso, pedia certidões aos oficiais de fazenda de todas as fortalezas sobre as provisões, armas, munições e outros meios de defesa de que dispunham.

Quando falecia um governador, o vedor de Fazenda abria um cofre que tinha em seu poder, onde estavam guardadas as cartas de sucessão, a primeira das quais nomeava a pessoa que havia de suceder ao governador em exercício e as outras, quem se lhe seguiria. Estas cartas eram assinadas pelo rei e seladas, só sendo abertas no momento oportuno.

Mas, apesar de todos os cuidados estabelecidos sobre a forma de provimento do cargo, nem sempre se seguiram rigorosamente as instruções dos regimentos reais e daí resultaram conflitos que puseram, por vezes, em perigo a nossa soberania no Oriente.

Os governadores exerciam o cargo durante três anos, e durava o mesmo tempo as comissões dos capitães das fortalezas, capitães-mores do mar, oficiais e homens de armas. D. Manuel publicou regimentos em que se estipulava, além da duração das comissões, os ordenados e artigos que os capitães, oficiais e homens de armas podiam trazer no regresso à Metrópole e os direitos que tinham que pagar.

Quando o soberano queria distinguir um governador dava-lhe o título de vice-rei, ficando então com prerrogativas quase reais. No século XVI, poucos governadores tiveram este título. O primeiro que o teve foi D. Francisco de Almeida e depois Vasco da Gama quando governou a Índia em 1525. Seguiram-se Nuno da Cunha, D. Garcia de Noronha e outros. No século XVII este título passou a ser habitual, embora tivesse havido algumas vezes apenas governadores e até juntas governativas de dois e três membros.

Vasco da Gama, a quem D. Manuel dera o título de Almirante do Mar da Índia após a sua primeira viagem ao Oriente e fizera conde, foi o primeiro governador que faleceu no exercício do cargo, com poucos meses de funções. Aberta a primeira carta de sucessão pelo vedor de Fazenda, verificou-se que o devia substituir D. Henrique de Menezes, capitão de Goa. Como o vice-rei faleceu em Cochim, enquanto D. Henrique não chegou para assumir o cargo, ficou a exercê-lo Lopo Vaz de Sampaio, capitão de Cochim que Vasco da Gama, prevendo este caso, designara para governador interino antes de falecer, tendo mandado lavrar um auto para esse efeito, que foi assinado pelo vedor de Fazenda e outros dignitários.

D. Henrique de Menezes também teve um governo curto, visto que faleceu a 23 de Fevereiro de 1526, em Cananor, com a idade de trinta anos. Aberta a segunda carta de sucessão, das três que levara de Lisboa o conde almirante,

D. Francisco de Almeida, 1.º vice-rei da Índia.

verificou-se que o novo governador era Pero Mascarenhas, capitão da fortaleza de Malaca. Esta circunstância causou grande perplexidade aos capitães e dignitários presentes em Cananor, dado que Pero de Mascarenhas só poderia ser avisado na monção de Maio, em que se navegava da Índia para Malaca e só poderia vir de lá na monção do ano seguinte, tempo demasiado para a Índia ficar sem governador, tanto mais que os portugueses estavam em guerra com os reis de Calecute e Cambaia e havia novas de que os turcos preparavam uma grande armada para terminar com o nosso poderio no Oriente.

O vedor de Fazenda, Afonso Mexia, e a maioria dos fidalgos foram por isso da opinião de que se abrisse a terceira carta de sucessão e que governasse quem nela viesse indicado, tomando este o compromisso solene de, à chegada de Pero Mascarenhas, lhe entregar o governo. Mas outros fidalgos não concordaram com esta opinião que consideraram contrária às provisões e ao serviço do rei e tinha o inconveniente de dar a conhecer quem sucederia ao

novo governador em vida deste. Além disso, havia o risco do governador indicado na terceira carta de sucessão não querer entregar o governo quando chegasse Pero Mascarenhas.

D. Henrique de Menezes previra a hipótese do seu sucessor estar ausente no momento da sua morte e parece que informou alguns fidalgos, dois dias antes de falecer, de que deixaria uma carta selada com a indicação de quem governaria até à chegada do novo governador. Era Francisco de Sá, capitão de Goa que tinha marecimentos para ocupar o cargo. Contudo, tal carta não apareceu e daí ter sido aberta a terceira carta de sucessão, que nomeava governador Lopo Vaz de Sampaio. Originou-se assim uma situação que podia ter sido trágica para a nossa soberania na Índia, como vamos ver.

Investido Lopo Vaz no cargo, partiu de Cochim com uma armada de sete velas, para limpar a costa de Malabar dos piratas que a infestavam. Depois de derrotar em Bacanor a armada do Samorim, chegou a Goa onde Francisco de Sá, capitão da cidade o não quis receber como governador, alegando que o cargo pertencia a Pero Mascarenhas e, na ausência deste, a ele próprio, conforme deixara determinado D. Henrique de Menezes. Mas Lopo Vaz acabou por ser recebido pelos habitantes de Goa e logo substituiu Francisco de Sá nas funções de capitão, mandando-o para Sunda, para ali construir uma fortaleza de que seria capitão, como resolvera D. João III quando ele partira de Lisboa para a Índia.

Para aumentar mais a confusão, D. João III mandou de Lisboa novas cartas de sucessão, na armada que partiu em 1526, e também instruções ao vedor de Fazenda para não abrir as anteriores que devia trazer intactas para Metrópole quando terminasse a sua comissão. Mas Afonso Mexia abriu imediatamente as novas cartas, contra a opinião de alguns fidalgos e verificou-se que o rei nomeava desta vez governador da Índia Lopo Vaz de Sampaio, atribuindo a Pero Mascarenhas o segundo lugar na sucessão. Partiu logo para Goa um emissário com as novas cartas e Lopo Vaz que estava em Dabul, quando teve conhecimento delas, voltou a Goa onde foi recebido festivamente. Contudo, havia na cidade dois partidos, um favorável a Lopo Vaz e o outro a Pero Mascarenhas e o mesmo acontecia nas nossas fortalezas e armadas da Índia. As desavenças foram aumentando e Lopo Vaz, para que não o acusassem de ter usurpado o poder, pediu aos capitães das naus que regressem nesse ano a Lisboa carregadas de pimenta, que dissessem em sua consciência quem devia ser o governador. Estes capitães que não estavam subordinados ao governador e podiam portanto julgar o caso com independência, foram todos da opinião de que Lopo Vaz devia governar e assim se apaziguaram os descontentes.

Entretanto, Pero Mascarenhas partiu de Malaca para assumir as funções de governador e, chegado a Cochim, foi impedido de desembarcar pelo vedor de Fazenda, Afonso Mexia, que Lopo Vaz nomeara capitão da cidade. Deu-se então uma escaramuça entre os partidários das duas facções, ficando ferido Pero Mascarenhas que foi obrigado a regressar ao seu galeão. Seguiu depois para Cananor e ali embarcou num catur para Goa, onde foi preso, à entrada da barra, por António Silveira, genro de Lopo Vaz, e levado a seguir para Cananor, em cuja fortaleza ficou retido. A prisão de Pero Mascarenhas fez aumentar as desavenças entre os seus partidários e os de Lopo Vaz. Este tentou manter a sua autoridade prendendo alguns fidalgos, mas o problema agravou-se quando Pero Mascarenhas foi solto em Cananor e reconhecido como governador por alguns capitães.

A situação era insustentável, tanto mais que se dizia que os turcos estavam prestes a chegar à Índia. O bom senso acabou por imperar: António Miranda de Azevedo, capitão-mor do mar e Cristóvão de Sousa, capitão de Chaul, conseguiram convencer os dois governadores a sujeitar-se à decisão de onze juízes, escolhidos entre os nossos capitães e outros dignitários da Índia. Os juízes resolveram, por maioria, que Lopo Vaz devia ser o governador e Pero Mascarenhas regressar a Lisboa na armada desse ano (1527). Quando aqui chegou, D. João III recebeu-o com amizade e deu-lhe a capitania de Azamor onde esteve alguns anos, tendo morrido no mar ao regressar a Portugal.

Lopo Vaz foi governador até 1529, ano em que foi substituído pelo vice-rei Nuno da Cunha. Veio então para Portugal, sob prisão, acusado de ter praticado irregularidades durante o seu mandato, e esteve preso em Lisboa durante dois anos. D. João III condenou-o a degredo para uma praça de África, na perda dos ordenados que recebera enquanto fora governador (*2*) e em dez mil cruzados de multa. Contudo, o rei acabou por perdoar todas estas penas, atendendo aos bons serviços que Lopo Vaz prestara ao país, visto que fora um capitão esforçado e amigo da justiça, sendo apenas vítima dos ódios que granjeara pela questão que tivera com Pero Mascarenhas sobre a sucessão do governo da Índia.

---

(2) Na carta de nomeação, feita em Almeirim, a 4 de Abril de 1526, D. João III atribuiu a Lopo Vaz o ordenado de dez mil cruzados anuais, sendo cinco mil em dinheiro e outro tanto em pimenta que viria para Portugal a seu risco nas naus de carreira.

Henrique Alexandre da Fonseca
Cap.-m.-g.

Temporal

Do livro de crónicas do apreciado escritor capitão-de-fragata Cristóvão Moreira "Uma vela na escuridão", transcrevemos, com a devida vénia, esta descrição de um temporal no mar, que a nós, marinheiros, pela sua realidade, quase faz enjoar...

O vento sopra cada vez com maior fúria, raivoso assobia nos brandais; e as vagas parecem cada vez mais altas, gigantes debruçados sobre o minúsculo navio. Minúsculo mas intrépido: apanhado quase de surpresa pela borrasca, suporta às mil maravilhas o embate do mar. Os homens, já com os canastros abatidos por tantas horas serem sacudidos, refugiam-se nas cobertas, um ou outro abriga-se à dala da cozinha, por aí vão, cada um agarrado como pode, à espera do que por momentos receamos possa ser o fim. A água entra por todos os lados, pela proa, pelas amuras, pelos corredores, uma das vagas galgou até à popa, chegou lá baixo, à câmara, corremos escada acima, pensando o pior. Não sei se piores são as outras, as que saltam sobre o castelo e vão embater nos vidros da ponte, enchem o poço, antes que o esvaziem as portas de mar, correm segundos do tamanho das horas. Mas o navio ergue-se por fim, arfando, vemos sua proa emergir do mar alteroso, apetece-nos dar-lhe um abraço, ao naviozinho valente. Nossos olhos andam do mar para o céu, do céu para os barómetros, dos barómetros para os relógios, vendo quanto falta para a chegada do próximo boletim meteorológico, que nos diga o caminho mais safo da borrasca. Lá em baixo, na caldeira, os chegadores atiram penosamente as pazadas de carvão, disfarçam com chalaças o esforço brutal e o lívido sorriso. Lívido como o do Azevedo, que vai de marinheiro de leme, desse leme que ao destino, qual não sabemos hoje, nos há-de levar. Temporal, criação da natureza. Mas maior de todas é o homem, esta gente que sem um queixume assim o enfrenta e lhe resiste.

Depois da tempestade... a bonança. O "Faial" atracado em Argel.

Bordo do "Faial", prestes a arribar a Argel, em 26-4-56.

HISTÓRIAS DE MARINHEIROS

19 – Na fiscalização da pesca

No meu tempo, que já vai longe — e, decerto, ainda será o mesmo hoje em dia — o leitor que pegando no jornal, deparava com a notícia de que a canhoneira *x* ou a lancha *y* apresara duas, três ou, por vezes, mais traineiras estrangeiras, por pescarem em águas nacionais, não fazia ideia, com certeza, de quão árduo era esse serviço, entregue à Marinha de Guerra.

Esses navios deslocavam um número reduzido de toneladas — as lanchas não atingiam sequer as trezentas — e, muitas vezes, surpreendidas no mar pelo mau tempo, sobretudo no Inverno, arrostavam com dificuldades antes de atingirem a base.

As respectivas guarnições eram limitadas, como não podia deixar de ser em navios pequenos, o que tornava o serviço

mais duro ainda. Acrescia que, por cada apreensão, se destacava uma praça para a embarcação transgressora, o que desfalcava, ainda mais, o pessoal. O comandante, muitas vezes o único oficial a bordo, não saía da ponte durante todo o tempo que durava a navegação. E, se as apreensões se verificavam longe da base, o navio tinha que comboiar os transgressores a velocidade reduzida, não raras vezes a 6, 5, ou até 4 milhas por hora. Navegava-se, assim, muitas horas consecutivas, em que o comandante tomava as refeições na ponte, de qualquer modo. Contudo, as emoções da "caça" compensavam largamente a dureza dos cruzeiros.

De dia, o aparecimento ao longe, no horizonte, de um fumozinho, era sempre uma hipótese. Aproava-se à embarcação suspeita e, ao fim de algum tempo, já as respectivas características se descortinavam mais nitidamente. Se de outro lado o penacho de fumo engrossava e a embarcação tomava o rumo do mar largo, a afastar-se da costa, não havia dúvidas: era estrangeira. E logo começava uma caça movimentada, em que, algumas vezes, se recorria à artilharia... só para assustar.

Os contraventores tinham muitas desculpas, quase que até se podiam catalogar. Havia os que, depois da apreensão e de navegarem pouco tempo nas águas do apreensor, começavam a atrasar o andamento, até que paravam. A lancha, ou canhoneira, voltava para trás, na averiguação do que se passava, e de lá, muito convictos, informavam que surgira avaria grossa na máquina. O remédio era simples: dizia-se-lhes que se ia passar um cabo de reboque, mas que este teria de ser pago... e aqui atirava-se-lhes com uma cifra astronómica. Não era preciso mais nada. Passados breves minutos, já a traineira retomava a marcha interrompida, não raras vezes até mais veloz. E lá seguiam então de novo, rumo ao porto onde se realizaria o julgamento.

Outros, sobretudo os arrastos espanhóis, na costa sul, quando surpreendidos, cortavam os cabos das redes e, quando a fiscalização se aproximavam, exibiam, inocentemente, uma rede seca estendida no convés. A outra, com que pescavam, jazia no fundo, em local bem conhecido dos transgressores. Se fossem libertos, logo que o navio da fiscalização desaparecesse na linha do horizonte, iam rocegar a rede abandonada que imediatamente recolhiam. A *receita* que se usava, também, em regra, resultava. Dizia-se-lhes que se sabia perfeitamente do corte dos cabos da rede e que se aguardaria a respectiva rocega. Não havia pressa. O navio estava em cruzeiro e podia esperar. Decorria uma e, às vezes, mais horas. O transgressor procurava, por princípio, esgotar a paciência do navio de guerra. Por fim, desiludido, punha-se em marcha, rumo ao local em que abandonara a rede. E esta, numa manobra segura, rapidamente aflorava nas águas nacionais em que mergulhara.

De noite, a fiscalização era mais difícil. Os transgressores apagavam os faróis e as luzes de bordo e assim, sem radar, naquele tempo, não era possível localizá-los, a não ser, como sucedia às vezes, por traição das faúlhas que saíam da chaminé, quando activavam os fogos, ou quando metiam a rede dentro, faina que não podiam fazer sem luzes.

Depois das apreensões seguiam-se os julgamentos nas capitanias. Os contraventores apresentavam-se sempre com a maior naturalidade, sem a sombra do mais pequeno arrependimento. Para eles, o mar era de toda a gente, e isso da linha das seis ou das três milhas era coisa que não se via. Em terra, os muros, as vedações, os marcos, delimitavam bem a propriedade. No mar, era diferente. E as leis e os tratados eram coisas que eles não entendiam. A sua paixão era o peixe. E estivesse ele onde estivesse, lá iam buscá-lo. Uma vez, um mestre espanhol, no fim do julgamento, confidenciou a um funcionário da Capitania: — Houvesse peixe no telhado aqui da casa e eu vinha cá buscá-lo...

Recordo, a propósito, um caso passado no Algarve, há bastantes anos.

Uma lancha apreendera, ao largo do cabo de S. Vicente, um grupo de embarcações espanholas e o julgamento foi realizado em Faro.

Nesse dia, o comandante do navio apreensor, com um forte acesso de febre, logo depois de assistir ao julgamento em terra, recolheu a bordo e meteu-se no beliche.

A tardinha, o contramestre de serviço bateu à porta do camarote e disse que o patrão de uma das traineiras apreendidas, que saía ainda naquele dia para o mar, depois de pagar a multa na Capitania, se queria despedir do comandante. Este estranhou o facto, por excepcional, mas não pôde deixar de dizer ao contramestre que transmitisse ao patrão os seus agradecimentos pela atenção e os seus desejos de boa viagem, não o recebendo por estar doente.

No dia seguinte, o comandante escontrava-se melhor e, para continuação do cruzeiro interrompido, saiu para o mar. Ao crepúsculo da tarde, apreendeu novamente uma das embarcações condenadas na véspera, precisamente aquela cujo mestre tão delicadamente se mostrara, indo apresentar cumprimentos de despedida. Quando ele entrou a bordo, novamente detido, o comandante sorriu e disse-lhe:

— "Patron, qué se passa?"

— "Mira! Yo jamas sospeché que la enfermedad del comandante fuesse de tan poca gravidad"!...

S. B.

Conversa entre Marinheiros...

Conduzida pelo c/alm. M. do Vale
Intervenientes: "Revista da Armada" (R.A.)
e almirante Sousa Leitão (S.L.)

O almirante António Egídio de Sousa Leitão nasceu em Santa Iria, Santarém, em 1926. É casado e tem três filhos. Assentou praça na Escola Naval em 1944, foi promovido a segundo-tenente em 1948, a capitão-tenente em 1961, a contra-almirante em 1976 e a almirante, chefe do Estado-Maior da Armada em 1978.
Como oficial subalterno, embarcou em vários navios e foi director da Estação Radionaval "Comandante Nunes Ribeiro". Entre 1954 e 1958 tirou o curso de engenheiro hidrógrafo, sendo depois chefe da Missão Hidrográfica de Moçambique e comandante do navio hidrográfico "Almirante Lacerda" de 1962 a 1968.
Em 1976-77, foi director-geral do Instituto Hidrográfico e em 1977-78, adjunto do chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas.
Fez vários cursos no estrangeiro — electrotecnia, geodésia, oceanografia física e gestão —, além dos do país inerentes à sua carreira militar.
É de assinalar que em todos estes cursos obteve altas classificações.
A sua folha de serviços regista muitos louvores e condecorações.
A título de curiosidade registamos que durante vários anos foi recordista do salto em altura da Escola Naval e campeão universitário de remo.

Para comemorar o Dia da Marinha, pedimos ao almirante Sousa Leitão para ter uma *conversa* connosco, versando vários assuntos relativos à Marinha.
Agradecendo ter acedido ao nosso pedido, fizemos a primeira pergunta:

R.A. — No n.º 82 desta Revista, de Julho de 1978, o almirante Souto Cruz, então CEMA, definiu as missões que actualmente competem à Marinha. Partindo do princípio que não houve alterações, perguntaríamos, em primeiro lugar, o que está previsto em relação à nossa frota de guerra — navios a adquirir, navios a abater, etc.
S.L. — Confirmando o seu pressuposto, isto é, que não houve alteração das missões que actualmente competem à Marinha, direi, resumidamente, que os principais problemas dos nossos navios, além dos que decorrem da sua manutenção, são os seguintes:
"Obsolescência de alguns navios que, por atraso tecnológico, só parcialmente realizam o que seria necessário. Estão neste caso as fragatas da classe *Almirante Pereira da Silva*;
"Diferente utilização em relação ao objectivo que presidiu à sua construção. São exemplo as corvetas que foram concebidas para a guerra em África e que estão sendo empregadas na fiscalização da ZEE;
"Carência de certos tipos de navios. Citarei os draga-minas, já que o reapetrechamento dos actuais para a sua missão específica seria demasiado oneroso face ao período de vida que os espera. Nesta falta inclui-se também um navio de apoio a operações anfíbias cuja obtenção é urgente para execução correcta das missões que cabem ao Corpo de Fuzileiros;
"Substituição de navios cuja reparação não é economicamente aconselhável. Tal é o caso do navio hidrográfico *Afonso de Albuquerque*.
"Foi nesta perspectiva que o Estado-Maior da Armada elaborou um estudo que visa a progressiva renovação da nossa frota de guerra, cujas conclusões aprovei e que serve de guia para os projectos relativos às diferentes áreas e para a fundamentação das propostas com incidência orçamental. Os pontos mais importantes deste programa são os seguintes:
"*a*. Manter como primeira prioridade a aquisição de três fragatas modernas, tipo NATO, que a partir de 1986/87 substituam as fragatas da classe *Almirante Pereira da Silva*.
"Esta aquisição é possível utilizando o auxílio militar dos outros parceiros da Aliança, na sequeência do que já se obteve para o reequipamento parcial da Brigada Mixta Independente, sediada em Santa Margarida, e das esquadras de aviões A7 e C130. Das conversações havidas desde há 4 anos, aceleradas nos últimos meses por diversas razões que seria complexo descrever, convém realçar que a participação nacional para estes navios se prevê ser cerca de metade do seu custo total (lembre-se que percentagem semelhante foi obtida em 1966 para as FF da classe *Almirante Pereira da Silva*), resultante da venda das quatro corvetas da classe *Baptista de Andrade* e de um empréstimo bonificado a conseguir pelo Governo português, desde que os Aliados cubram a parte restante do custo da aquisição e desde que duas das fragatas sejam construídas em Portugal, portanto com aquisição de tecnologia avançada e emprego da mão-de-obra especializada dos nossos estaleiros navais civis.
"É de acentuar que a venda daquelas quatro corvetas só será feita se, em Bruxelas, houver um acordo firme sobre a participação dos países da Aliança na construção das fragatas. Foi sempre esta a posição da Marinha e do Governo, continuando em vigor a Resolução do Conselho de Ministros tornada pública pelo Despacho Normativo n.º 94/77, de 28 de Março.
"*b*. Reapetrechar as quatro fragatas da classe *Comandante João Belo*, melhorando os seus sistemas de comunicações, de sensores e de guerra electrónica.
"*c*. Manter operacionais uma ou duas das fragatas da classe *Almirante Pereira da Silva*, tanto tempo quanto o

permitam o estado do material e as carências de pessoal. A adaptação destas fragatas a missões de fiscalização da ZEE será estudada e decidida em termos de custo/eficiência.

"*d.* Construção de navios simples, robustos, aguentando bem o mar, com guarnições pequenas (inferiores a 60 homens), preparadas para realizar com eficiência as missões de fiscalização da ZEE, serviço SAR, controle da poluição, etc., isto é, com determinadas facilidades como sejam helicópteros.

"Em caso de conflito, esses navios poderão desempenhar tarefas de natureza militar, uma vez programado o necessário reapetrechamento.

"*e.* Construção de um navio polivalente para apoio à luta contra a poluição do mar por hidrocarbonetes, para apoio de mergulhadores e para realização de outras tarefas de serviço público ou militares.

"*f.* Construção de um navio hidrográfico/oceanográfico, semelhante ao *Almeida Carvalho*, destinado a substituir a breve prazo o *Afonso de Albuquerque* em vias de abate.

"*g.* Obtenção, por adaptação, construção ou empréstimo, de um navio de apoio a operações anfíbias, que tenha em atenção as condições de mar e tempo das nossas costas e praias.

"*h.* Reestruturação, a médio prazo, da nossa flotilha de draga-minas, reactivando a tradição de grande escola de marinheiros que se afirmou na década dos 50's.

"*i.* Construção de lanchas de fiscalização ribeirinha, a atribuir aos capitães de porto para exercício da autoridade marítima e outras missões adequadas ao seu porte.

"*j.* Estudo, e eventual construção, de navios de médio porte, até 600 toneladas, que substituam a médio prazo os navios-patrulhas da classe *Cacine*.

"Trata-se, assim, de um programa realista, destinado a dotar a Marinha dos meios navais requerido pelas missões que lhe competem de natureza militar, de serviço público e de investigação científica do mar, que são os três principais vectores em que a acção da Marinha se exerce."

R.A. — Fiscalização da ZEE. Como vai processar-se?

S.L. — Como há pouco referi, a fiscalização da Zona Económica Exclusiva (ZEE) é uma missão da Marinha, intrinsecamente relacionada com o exercício da Autoridade Marítima. Quem define os seus parâmetros é o Governo, em especial através da Secretaria de Estado das Pescas, após ouvida oportunamente a Marinha, para garantir a exequibilidade do que se legislar. O julgamento das infracções compete aos tribunais, cada vez mais se verificando a necessidade de haver tribunais marítimos, sob o conceito de tribunais especializados e sob o signo de justiça pronta e eficaz, preparados para a especificidade dos problemas do mar e dos navios. Na rápida detecção e identificação das frotas pesqueiras é essencial o apoio de aéreos, pois que nestas actividades o seu custo/eficiência é muito superior ao dos navios. Mas a missão essencial, a fiscalização, que inclui a vistoria ao navio em presumível infracção, para verificação das redes, do pescado, dos documentos de bordo, etc., e o sequente apresamento quando a lei o determinar; a fiscalização, insisto, só pode ser executada por navios, e navios adequados, que aguentem bem o mar, e exerçam portanto uma acção permanente, e desse modo dissuasora, em todos os estados de tempo e de mar.

"Direi, ainda, que a fiscalização das pescas, da poluição do mar, e também a aduaneira nas águas jurisdicionais, se exerce em três zonas, aliás complementares e com certa sobreposição. Uma zona costeira próxima, com especial aplicação das lanchas de fiscalização, sediadas nos portos e dependentes dos capitães dos portos. Uma zona costeira de largo, até às 25 ou 30 milhas, onde actuarão normalmente os referidos navios-patrulhas até 600 toneladas. E, por fim, uma zona oceânica, a ser agora fiscalizada pelas corvetas, e no futuro pelos navios de melhores características que citei no início da entrevista.

"Sem esquecer que a parte mais importante da fiscalização deve ser exercida dentro dos portos, sobre os nossos barcos de pesca e navios mercantes, preventivamente, evitando que caiam em infracção, com todos os problemas humanos e económicos que daí advêm."

R.A. — Fala-se numa nova organização dos Socorros a Náufragos...

S.L. — Tenho conhecimento dessa organização cuja sigla é SANAS. Trata-se de uma empresa privada, legalmente constituída, de características filantrópicas, cujos promotores recebi no meu gabinete.

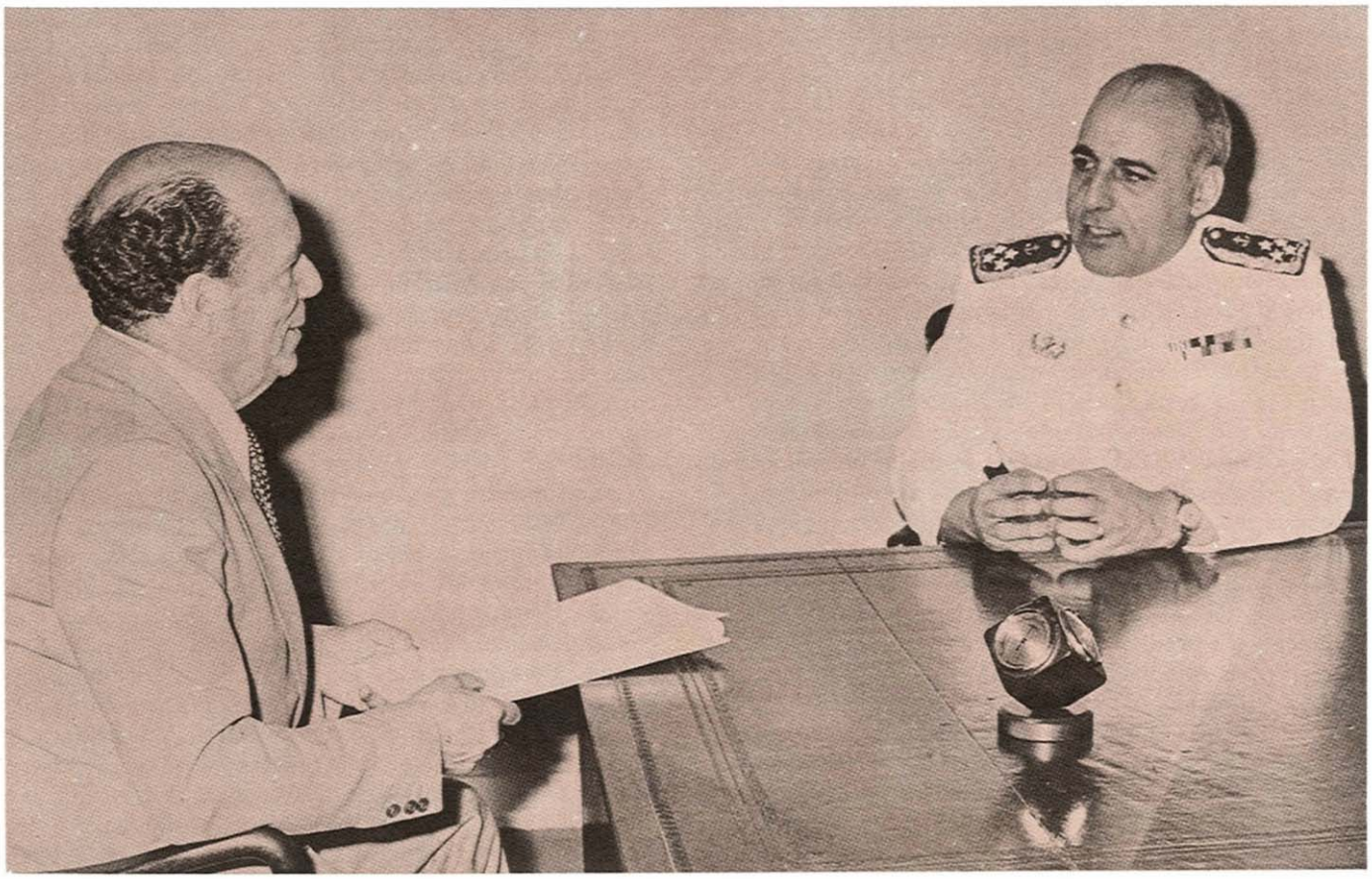
"Julgo que a sua existência é não apenas admissível mas certamente vantajosa. Seria óptimo que existissem até outras organizações deste tipo. Também julgo necessárias as suas ligações com o nosso Instituto de Socorros a Náufragos, com os Bombeiros, com a Força Aérea cujos helicópteros oferecem nalguns casos a única possibilidade do salvamento de vidas. Há que, em devido tempo, assegurar a coordenação destes diversos organismos e boas vontades, tendo em mente a sua finalidade — salvar vidas.

"Para que o SANAS se afirme e desenvolva, nem é necessário afastar os bombeiros das praias, nem acabar com o Instituto de Socorros a Náufragos (que aliás teve a sua origem numa organização particular semelhante ao SANAS), nem esmorecer outras dedicações. Nem é conveniente acender rivalidades, nem alimentar invejas ou azedumes, por via jornalística ou outras. Se isso acontecer, o maior prejudicado é certamente o náufrago, o pescador em perigo, o banhista imprudente cuja vida está em risco.

"Julgo ainda que as pequenas lanchas de fiscalização, sob as ordens directas dos capitães dos portos, que são aliás os delegados locais do Instituto de Socorros a Náufragos, virão a ter enorme interesse na cobertura adequada à salvaguarda da vida humana no mar, dentro da sua zona de actuação, pois serão embarcações sempre prontas a navegar, que nas barras e zonas adjacentes aos portos assegurarão a repidez e eficiência requeridas pelos salvamentos.

"Vem a propósito referir o problema das embarcações de pesca avariadas que pedem auxílio à Marinha. Quando houve vidas em perigo, não se verificou um só caso em que tenha faltado actuação imediata após o aviso ou conhecimento da situação. Seguiram então para o local navios de guerra, ou embarcações de socorro a náufragos, ou outros auxílios (barcas de pesca, rebocadores, helicópteros, etc.) que os capitães dos portos puderam obter.

"Quando na análise da autoridade marítima não havia vidas em perigo, foi o armador ajudado a encontrar rebocadores, ou outras embarcações, que safassem o barco avariado. Convém deixar bem claro que, só em casos especiais (previsão de mau tempo, avaria sobre as linhas de grande tráfego, possibilidades de encalhe, etc.), é que os navios de guerra, ou embarcações da Marinha, fazem esse serviço de reboque, mesmo remunerado nos termos legais com entrada das despesas nos cofres do Estado. Primeiro porque essa não é a missão da Marinha, nem o que a



legislação prescreve. Segundo, porque tal actuação interferiria numa actividade privada que são os reboques. Por último, por haver risco de alguns armadores negligenciarem a manutenção das suas frotas, dado que haveria sempre a Marinha a quem recorrer, com consequências por certo negativas, ou imprevisíveis mesmo, para os pescadores, em última análise pelos riscos que as suas vidas e haveres então poderiam correr."

R.A. — Problemas respeitantes a pessoal (militar, militarizado e civil). O que há?

S.L. — São tantos e tão diversos os problemas respeitantes a pessoal que é na verdade difícil resumi-los em poucas palavras. Dir-lhe-ei no entanto algumas linhas gerais em que se está actuando. O pessoal militar, o militarizado e o civil, pertencem à Marinha, as suas acções são complementares e igualmente importantes. As respectivas carreiras obedecem, é certo, a parâmetros diferentes, mas têm um objectivo comum: servir o País, permitindo que a Marinha cumpra as suas missões.

"Estou convencido que a Marinha possui um bom esquema organizativo. Temos as nossas praças em quadro permanente, com acesso normal a sargento, por mérito apreciado em cursos e ao longo da sua actividade nas unidades. Temos os nossos sargentos, uns vindos de praças, outros da vida civil, com acesso normal a oficial. Temos os nossos oficiais, uns formados na Escola Naval oriundos da vida civil, outros vindos de sargentos pela carreira de Oficiais Técnicos, ainda outros por selecção de sargentos e praças na classe de oficiais do Serviço Especial. Todo este fluxo entre os quadros de praças, sargentos e oficiais, é tradicional na nossa Marinha, é muito desejado e apreciado, e constitui o núcleo do espírito de entendimento, de compreensão e de amizade, que nos é característico e de que muito nos orgulhamos. A conhecida familiaridade entre os *filhos da escola* é um exemplo desses sentimentos. Tudo farei para que esse espírito se mantenha. E contudo há modificações a introduzir, mas não devem alterar as coordenadas essenciais que constituem a alma da Corporação, porque nela o importante são os homens, não o material ou as técnicas.

"No que se refere ao pessoal militarizado, vou resumir-lhe em breves palavras o que penso. As capitanias, as delegações marítimas e de um modo geral os organismos através dos quais se exerce a autoridade marítima, devem ser exclusivamente da Marinha, comandados e enquadrados superiormente por oficiais da Armada, sendo militarizado todo o seu restante pessoal. O mesmo se aplica à Polícia Marítima. a guarda das instalações navais principais deve continuar a ser efectuada por pessoal militarizado. Não se prevê alteração do estatuto de militarizado dos faroleiros que o possuem, embora o problema necessite ser reequacionado para os novos faroleiros, face à automatização dos faróis que está em curso. Não sendo provável a criação de outros quadros de pessoal militarizado, considero necessário e urgente o aumento dos que estão relacionados com o exercício da Autoridade Marítima.

"Falando do pessoal civil — seja dos serviços departamentais, seja dos estabelecimentos fabris — após a recente reclassificação e definição de carreiras, aliás incompletas por atrasos na publicação da respectiva legislação, que de perto acompanha a da Função Pública, há que corrigir pontualmente determinados desvios, garantindo uma adequada correspondência entre a preparação existente e a função desempenhada.

"A meu ver, os problemas de fundo que se põem em relação ao pessoal civil, ultrapassadas as circunstâncias de conjuntura, são as seguintes:

"Esse pessoal aceitar claramente que pertence à Marinha, um dos três ramos das Forças Armadas, e não à Função Pública. A recente publicação do Estatuto define-o sem lugar para equívocos. O que implica vantagens e inconvenientes. A cada um compete avaliá-los, decidir; em

caso afirmativo, o que penso ser a grande maioria, servir a Marinha por inteiro; em caso negativo, e logo que possível, passar aos ministérios civis;

"Preparação adequada do pessoal para as tarefas que realiza, o que deve ser alcançado através de cursos, organizados pela Marinha. A progressão nos quadros deve ser conseguida por mérito próprio, demonstrado em concursos e provas, tendo em atenção que antiguidade não é critério de selecção mas apenas factor para média ponderada. O que não implica que certas promoções deixem de ter apenas a característica de antiguidade;

"Definição adequada das lotações dos diversos organismos da Marinha, de modo a que o pessoal civil passe a desempenhar certas tarefas de carácter permanente em melhores condições que actualmente o pessoal militar."

R.A. — Como V. Ex.ª sabe fala-se muito na situação de grande desigualdade de vencimentos entre o pessoal da reserva e reforma e o do activo. Está prevista alguma modificação no sentido de acabar com esta desigualdade?

S.L.— Como sabe, o problema dos vencimentos liga-se ao Orçamento-Geral do Estado, portanto ao Ministério das Finanças, e a problemas semelhantes no Exército e Força Aérea, para que haja coerência e homogeneidade nas Forças Armadas.

"Os vencimentos do pessoal reformado, no quadro legal existente, são na realidade pensões da Caixa Geral de Aposentações, que os militares têm em paridade de circunstâncias com os civis da Função Pública e das Forças Armadas. As actualizações das pensões são encargo do Ministério das Finanças pelo que a acção dos responsáveis pelos Ramos é realmente diminuta neste caso.

"O problema dos vencimentos do pessoal da reserva é diferente. Dentro do conceito de reserva que não é o de pré-reforma, mas antes de disponibilidade para serviço efectivo, obteve-se que os militares da reserva, em efectividade de serviço, auferissem os mesmos vencimentos que os militares do activo. E ainda que os vencimentos do pessoal da reserva fossem actualizados automaticamente, a par do que sucede ao pessoal do activo. As diferenças a que se refere julgo situarem-se no chamado suplemento por comissão de serviço militar, cujo conceito e aplicação são de certo modo complexos e de natureza técnica, não cabendo numa entrevista deste tipo. Aliás sobre o assunto foram feitos requerimentos e exposições, alguns ainda em análise.

"Sobre esta problemática dos vencimentos, não estão previstas, a curto prazo, alterações profundas das regras e conceitos em vigor."

R.A. — Sobre a situação de certo modo ambígua em que estão a actuar as capitanias, na dependência simultaneamente da Marinha e da Secretaria de Estado da Marinha Mercante, está prevista alguma modificação?

S.L. — A experiência que já temos da actual legislação leva a encarar a premente necessidade de definir os termos em que a Marinha cumpre uma das suas missões: a de Autoridade Marítima. O que levará naturalmente a redefinir o relacionamento entre as capitanias dos portos — que são Marinha — e as Secretarias de Estado das Pescas e da Marinha Mercante, onde é feita a maior parte da legislação adequada à conjuntura económica, legislação essa que as capitanias fazem cumprir nas áreas das suas jurisdições.

"Como a actual legislação se revelou de difícil concretização, em termos pragmáticos encontraram-se soluções que têm funcionado, nem sempre bem é certo, mas em que tem imperado um grande espírito de compreensão para ultrapassar as dificuldades. Na grande parte dos casos temos, de facto, que nos congratular pelo espírito de missão que existe nos departamentos intervenientes da Secretaria de Estado da Marinha Mercante, na Secretaria de Estado das Pescas e na Marinha, o que tem permitido encontrar as soluções que mais interessam ao País. As vezes com dificuldade, é certo. Tenho ideias assentes sobre esta matéria, que tenciono apresentar ao Governo em tempo oportuno."

R.A. — Comemorando-se nesta altura o Dia da Marinha, quererá V. Ex.ª dirigir algumas palavras à Corporação?

S.L. — Mensagem à Marinha em Julho 80:

Agradeço-lhe a oportunidade para falar a todos, aos militares, aos militarizados e aos civis, da Marinha, que todos considero imprescindíveis para a Corporação cumprir por inteiro as importantes missões que lhe estão confiadas. A década que entra é de desafio. Não vou referir a cena internacional em que se entrechocam os interesses, tantas vezes disfarçados em ideologias. Não abordarei o panorama nacional em que opções fundamentais irão de certo ser tomadas. Vou cingir-me ao nosso pequeno mundo, a Marinha, onde serão requeridas, no grau mais elevado, lucidez, iniciativa, perseverança e coesão, para resolver e ultrapassar as situações que os próximos anos nos reservam. Terminando na próxima legislatura da Assembleia da República o presente período transitório de separação entre as Forças Armadas e o Governo haverá que através de uma lei de Defesa Nacional encontrar a melhor solução para a sua reunião, consideradas a tradição e a especificidade da Instituição Militar, e tendo como único objectivo o interesse do País. A plena utilização da Marinha como serviço público, quer no plano da investigação básica do mar, quer no conjunto de actividades em que se exerce a Autoridade Marítima, vai obrigar a novas definições dos seus campos de acção, aproveitando a experiência que em nós é velha de um século, os meios que existem e o exemplo que poderemos colher em outros países que como nós dependem do mar. A renovação dos nossos navios, inadaptados alguns, obsoletos outros, vai trazer grandes alterações, seja na organização interna de bordo, seja nas especializações e aperfeiçoamentos do pessoal, seja nos cursos requeridos para a sua preparação, seja ainda em toda a cadeia da logística do material. A modernização das nossas infraestruturas, face aos requisitos do material sofisticado que constituirá os navios e aos aspectos sociais do pessoal, por longo tempo ignorados, obrigará a novos conceitos da sua utilização cujos reflexos é necessário avaliar e ultrapassar. Outras áreas igualmente importantes poderia citar, o que não faço apenas para me não alongar demasiado.

"O desafio é grande e está à vista. Creio firmemente que o podemos enfrentar e vencer. Não ilundindo a diversidade das opiniões nas fases de estudo e análise. Não permitindo que haja menos interesse ou até esforços antagónicos após a tomada de decisões. A Marinha passou por outras crises no passado, e venceu-as. Vamos buscar ao exemplo dos que nos antecederam e à nossa esperança no futuro, a determinação forte para vencermos este desafio."

A ESTAÇÃO RADIONAVAL "ALM. RAMOS PEREIRA" VENCEU O TORNEIO DE FUTEBOL DE CINCO

No complexo desportivo da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, disputou-se, nos dias 13, 14 e 15 de Maio findo, a fase final do Torneio da Armada de Futebol de Cinco, com a participação das equipas da Estação Radionaval "Almirante Ramos Pereira", da Escola de Fuzileiros e da Capitania do Porto de Faro, vencedoras, na fase de apuramento, das zonas Norte, Centro e Sul, respectivamente.

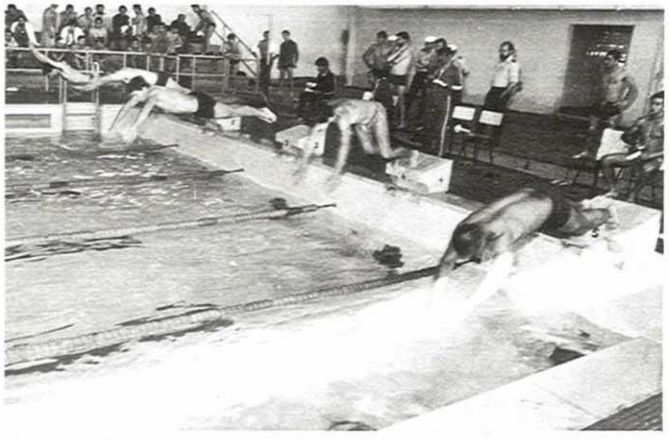
Resultados: E.R/N. "Alm. R. Pereira"-C.P. Faro, 10-1; Esc. Fuzileiros-E.R/N. "Alm. R. Pereira", 1-1; C.P. Faro-Esc. Fuzileiros, 2-7.

Venceu o torneio a equipa da E.R/N. "Alm. Ramos Pereira" mercê do melhor *goal-average* (11-1), em relação ao da Escola de Fuzileiros (8-3), que totalizou o mesmo número de pontos (3).

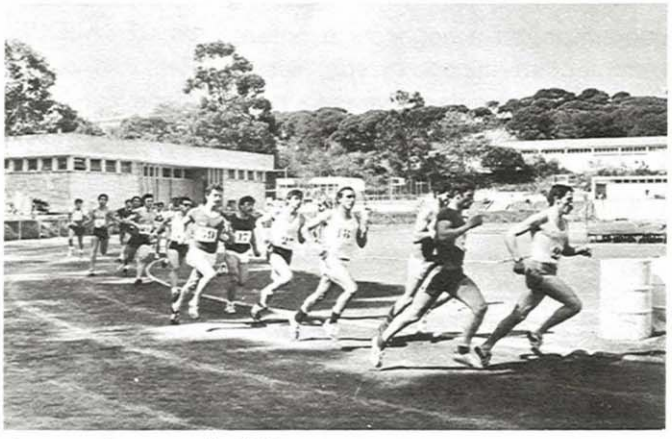
Colaboração do CEFA)

A equipa da E.R/N. "Alm. Ramos Pereira", vencedora do Torneio da Armada de Futebol de Cinco.

TROFÉU "25 DE ABRIL"



Aspecto de uma das séries dos 25 m livres.



Aspecto da prova de 1500 metros.

O CEFA (Centro de Educação Física da Armada) organizou, nos dias 22 e 23 de Abril passado, no complexo desportivo da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, um convívio desportivo comemorativo do Dia da Liberdade, para disputa do troféu em epígrafe. As equipas concorrentes, formadas por 15 atletas (3 por cada prova), disputaram provas de atletismo (100 e 1500 m planos, salto em comprimento e lançamento de retenida) e de natação (25 m livres). O convívio reuniu 258 participantes, em representação de 18 unidades ou serviços.

A equipa do Arsenal do Alfeite (AA) conquistou o troféu "25 de Abril", totalizando 94 pontos; seguiram-se as equipas do Grupo n.º 1 de Escolas da Armada (G1EA), do Batalhão de

Fuzileiros n.º 1 (BF1), do Centro de Educação Física da Armada (CEFA) e do Grupo n.º 2 de Escolas da Armada (G2EA) com 111, 125, 135 e 147 pontos, respectivamente.

As classificações individuais em cada prova foram: 100 m: 1.º—Mar. L Monteiro (CEFA), 2.º—Gr. CMV Valença (G1EA), 3.º—C. Ferreira (AA). 1500 m: 1.º—Mar. LFZM Oliveira (CEFA), 2.º—Mar. FZ Correia (BF1), 3.º—Mar. FZM Pimenta (UATT). Salto em comprimento: 1.º—C. Ferreira (AA), 2.º—Gr. FZV Valença (G1EA), 3.º—Asp. FZ RN Furet (Esc. Fuzileiros). Lançamento de retenida: 1.º—Cabo RFZM Martins (CEFA), 2.º—Cabo A Joaquim ("Cte. R. Ivens"), 3.º—Mar. Fz Santos (BF3). 25 m livres: 1.º—Gr. Santos (Esc. Fuzileiros), 2.º— Gr. Dias (G1EA), 3.º—J. Casaca (AA).

Numismática e Medalhística

Métodos de reprodução de moedas

O assunto que vamos abordar é dedicado especialmente aos principiantes, pois que os mais experientes dominarão, em princípio, os métodos que vamos descrever e mais alguns.

A todos nós, com certeza, já se teria posto alguma vez o problema de querermos dar a conhecer a pessoa distante, determinada moeda. Nessas alturas, costuma descrever-se a moeda com todos os pormenores, no sentido de a elucidarmos o melhor possível.

Além da descrição, uma brilhante ideia seria enviar uma fotografia, dado ser sempre arriscado enviar o espécime. Mas pensando melhor, esta ideia, além de poder demorar tempo, sairia cara.

Podia também enviar-se um desenho do numisma, só que talvez se perca bastante tempo a fazê-lo, além de ser preciso ter jeito e prática. Geralmente, estes dois métodos, servem mais para se fazerem as zincogravuras ou películas para impressão.

Estamo-nos a lembrar das obras de J. Ferraro Vaz e do catálogo das moedas portuguesas de A. Gomes. O primeiro utiliza o desenho das moedas reproduzidas nas suas obras e o segundo a fotografia. Enfim, métodos diferentes, mas ambos dispendiosos. Cremos que a maneira mais expedita e suficientemente satisfatória para darmos a conhecer determinada moeda é o processo largamente adoptado do DECALQUE.

Para isso, pode proceder-se de várias maneiras:

— Esfregar com as costas dum lápis o papel sobreposto à moeda. Com a fricção os relevos ficarão salientes, dando assim uma ideia bastante precisa do original que fica identificado, sem qualquer problema.

— Apertar entre os dedos e friccionar a moeda entre duas partes de papel dobrado, antes humedecido. Podem-se avivar os relevos com pó de lápis, se se desejar uma maior nitidez no processo.

— Prensar a moeda. Este processo consiste em se adquirir uma prensa que se pode encontrar no mercado coleccionista, e depois, utilizando duas placas de borracha dura, aperta-se a moeda entre dois fragmentos de papel. Tivemos oportunidade de utilizar já este processo e os resultados são satisfatórios. No entanto, também depende, em parte, da prensa e das placas.

As prensas que usámos oscilavam pelos 1500$00 no mercado.

O papel que mais se aconselha é o papel *bíblia,* seco ou húmido.

O processo de decalque de moedas, além de barato, tem uma grande vantagem, pois possibilita a elaboração de ficheiros e portanto a identificação de moedas desaparecidas.

Hoje em dia, é bastante aconselhável possuir-se um ficheiro das moedas que se têm na colecção, nomeadamente das mais raras, pois pode ser um método bastante eficaz de testemunhar a propriedade de exemplares roubados.

Há ainda um outro aspecto que vamos abordar superficialmente que é a MOLDAGEM de moedas.

Este processo é usado geralmente para se colocarem moedas de gesso numa colecção, enquanto não se conseguem as verdadeiras, por serem raras ou bastante dispendiosas.

Há quem empregue gesso colorido (mistura de corantes) para dar às moedas a tonalidade dos metais de que são feitas.

Os moldes são geralmente feitos com plasticina. Tomam-se dois pedaços de plasticina cujas superfícies, pelo menos as que hão-se contactar com a moeda, devem ficar perfeitamente planas e lisas, o que se consegue moldando-se em cima duma placa de vidro ou madeira polida. Devem ser desengorduradas com uma polvilhação muito ligeira de pó de talco para que, na altura de vincarem a moeda, não adiram a ela ou entre si.

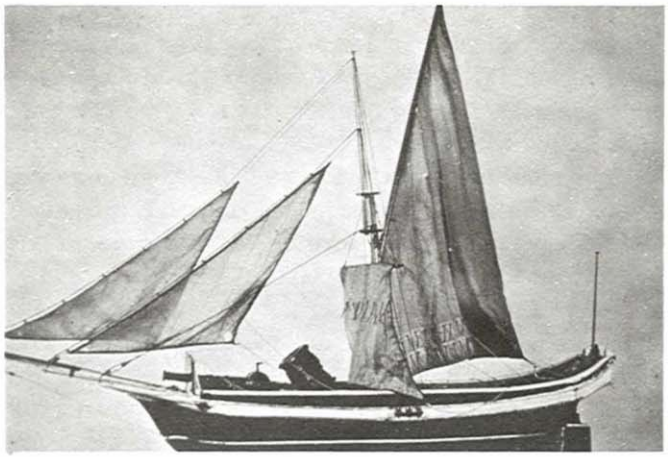
Calca-se cuidadosamente a plasticina até a moeda estar completamente incrustada no seu interior, ficando assim o molde executado. Vaza-se depois o gesso (de estuque, por exemplo) nas formas, juntando-se água.

AFAC

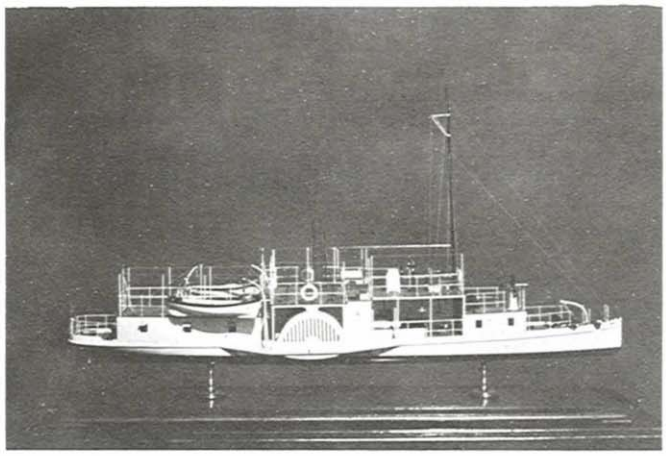
Terminologia Naval

LANCHA — A maior embarcação de bordo, com formas de escaler, de propulsão a remos e podendo armar velas, destinada ao transporte de objectos pesados, espiar ferros, etc.

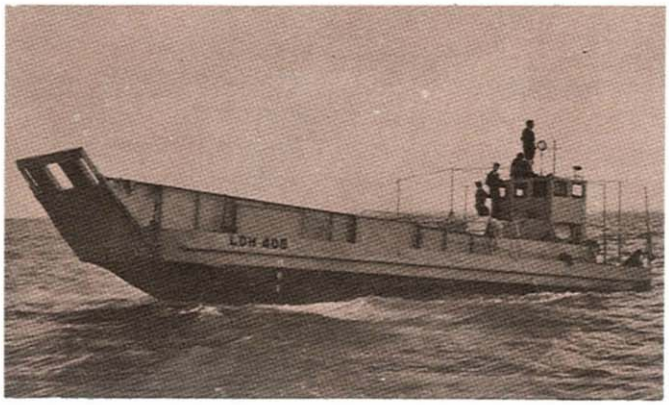
LANCHA-BOMBARDEIRA — Lancha que dispunha por armamento principal uma bombarda destinada a flagelar fortes e povoações.



LANCHA-CANHONEIRA — Antigo navio de guerra, de fundo chato, normalmente de propulsão por rodas, próprio para a navegação em rios e lagos; armava metralhadoras e outras peças de pequeno calibre.



LANCHA DE DESEMBARQUE — Embarcação de bom porte, de linhas apropriadas para abicar, carregar e descarregar das praias por meio da sua proa em forma de rampa de abater e fazer-se ao mar pelos seus próprios meios através da rebentação. As nossas lanchas de desembarque são dos três seguintes tipos: grande (LDG), média (LDM) e pequena (LDP).



LANCHA DE FISCALIZAÇÃO — Navio de pequena tonelagem, rápido e de armamento reduzido, utilizado no serviço de policiamento das águas territoriais.

— Lancha de grandes dimensões.

LANCHINHA — Lancha pequena; lancheta.

LANGABOTE — Pequena embarcação usada pelos portugueses na Índia nos séculos XVIII e XIX para acções de guerra; a sua designação parece ser a corrupção do termo inglês "long boat".

LANZUDO — Em gíria naval, a designação dada ao coxim da enxárcia.

LARGAR — Partir, deixar o porto, desamarrar da bóia ou do cais, suspender o ferro. Soltar da mão.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

APONTAMENTO

Ao meu curso, um bravo curso

A primeira noite na Escola Naval foi uma longa noite, passada nos escombros dum navio que outrora havido sido um dos maiores estandartes da nossa Armada.

Foi uma noite de permanente insónia e tosse nervosa, cheia de chilrear de ratos excitados, de calores de corpos suados, de saudade do quarto limpo da casa afastada e, sobretudo, uma noite comunitária com estranhos. No fundo, naqueles beliches soltos de um porão que nada dizia, estavam estupidamente deitados dezenas de adolescentes que nem se conheciam e que tinham obrigação, doravante, de trilhar uma esteira única.

Os mais velhos, os senhores "guardas-marinhas" vigiavam-nos, entre troça e mando, com sarcasmos e ameaças veladas que estremeciam. Os marinheiros batidos da reduzida guarnição, aspiravam, em vinho, os doces deleites que anteviam na educação dos mancebos.

Foi uma longa noite, uma noite sinistra.

Um ano depois, parte de nós (por uma estranha brincadeira que agora se vê o que custou) ficou pelo caminho, o caminho vergonhoso daquele que não passa o obstáculo e, estúpido, encolhe os ombros como se de um ligeiríssimo contratempo se tratasse.

E nova noite se repetiu, mas esta com ar veterano contemporizador que, na praxe, goza o seu direito e a sua imunidade. A absorção dos "velhos" pelos novos foi porém, simples e rápida, e a união dos desconhecidos foi-se formando até se esquecer que houve uma primeira noite.

E é curioso saber-se que, no que me diz respeito, a praxe (essa coisa horrível que tantos injuriaram e combateram até à sua extinção total, quase como uma inquisição) contribuiu largamente para a minha formação e me ajudou muito a enfrentar situações que posteriormente se me depararam. Mas, para além disso, mantendo relações íntimas de amizade com camaradas de cursos mais antigos (o que hoje pouco se verifica) e principalmente com aqueles que mais praxe me fizeram. Mas o meu curso foi, o que se pode chamar, uma vítima dos anti-praxistas e isso, quem sabe, talvez fosse o motivo principal (um quase leit-motiv) da nossa actual, e indiscutível, união.

O nosso patrono, Oliveira e Carmo, foi um herói da Índia abandonada, um herói e patrono que sempre respeitámos e de quem nos orgulhamos. É pena que a novos cursos não se dê nomes de tantos heróis que tivemos no Ultramar, precisamente na mesma defesa a que Oliveira e Carmo deu a vida.

E lá se fez o curso, se velejou numa inesquecível viagem, se inventaram mil brincadeiras e se cimentaram amizades. Saímos de lá com uma espada, novinha em folha, um exemplar encadernado de "Os Lusíadas" com uma dedicatória do ministro da Marinha e um enorme carimbo na testa com o número de classificação no curso que, por toda a vida, como uma grilheta, nos acompanha. A partir daí foi o dispersar — cada um a sua vida e a sua colocação (conforme o número da testa), seguindo uma carreira de mil e um misteres em trilhos vários que, cada um, de per si, soube ou não vencer. Mas, as nuvens negras que, porventura, ensombravam a gloriosa união e amizade que mantivemos, não foram suficientes para perturbar o quer que fosse deste curso, ainda novo, mas que mantém uma personalidade de admirar.

Alguns nos deixaram para seguir uma chama que se lhes deparou (infeliz e injustamente, dois deles não o fizeram em regime de voluntariado) mas isso aconteceu porque a vida é feita de oportunidades e essas não se podem deixar escapar. Os outros continuam, à espera não sei de quê, mais fiéis a um ideal que escolheram e a uma camaradagem que juraram.

Temos assim, no nosso curso, homens que singraram na vida civil, brilhantes técnicos e profissionais da vida militar, heróis altamente condecorados, meia dúzia de oportunistas, três ou quatro *Madalenas arrependidas* e um ou dois verdadeiros objectores de consciência.

Mas somos orgulhosos e firmes e já mostrámos que somos capazes de nos unir em força (caso das promoções por diuturnidade em 1969 e as célebres entrevistas com o ministro em 1972 — de que fomos base) para conseguir ideais límpidos e generosos.

Será que alguém interpretará estas linhas como uma vaidade colectiva e uma preocupação de atenção comunitária? Pois a vaidade existe. A preocupação de chamamento de opinião não existe, até porque é desnecessária. Estas linhas são escritas somente porque o seu autor pretende o mais difícil, ou seja, que neste OC ainda se viva mais conjuntamente.

Esta é uma missão da Marinha que não pode ser esquecida, e assim permito-me sugerir que o fomento das reuniões deva ser uma preocupação constante de quem possua iniciativa para tal. Um Curso é uma Instituição inabalável e deve manter-se, sempre, sejam quais forem as designações trocistas que o jornal da caserna tanto amplia, desde os "Companheiros de Baal" ao modesto "Sindicato".

Um Curso deve pois manter-se nos seus estatutos prioritários de órgão de vivência, em que cada um veja no outro o companheiro que seguiu a seu lado, com as suas possibilidades mas sem as suas "chances", uma carreira profissional (que até pode ser interferida por factores estranhos!) onde a competição só chegue para melhoria de conhecimentos e não para ultrapassagens meteóricas de meta estelar.

Eis pois, um pequeno Apontamento que certamente será lido pelos meus camaradas de curso, mas que, "malgré tout" terá outros leitores. A intenção foi só uma e essa... escuso de dizer.

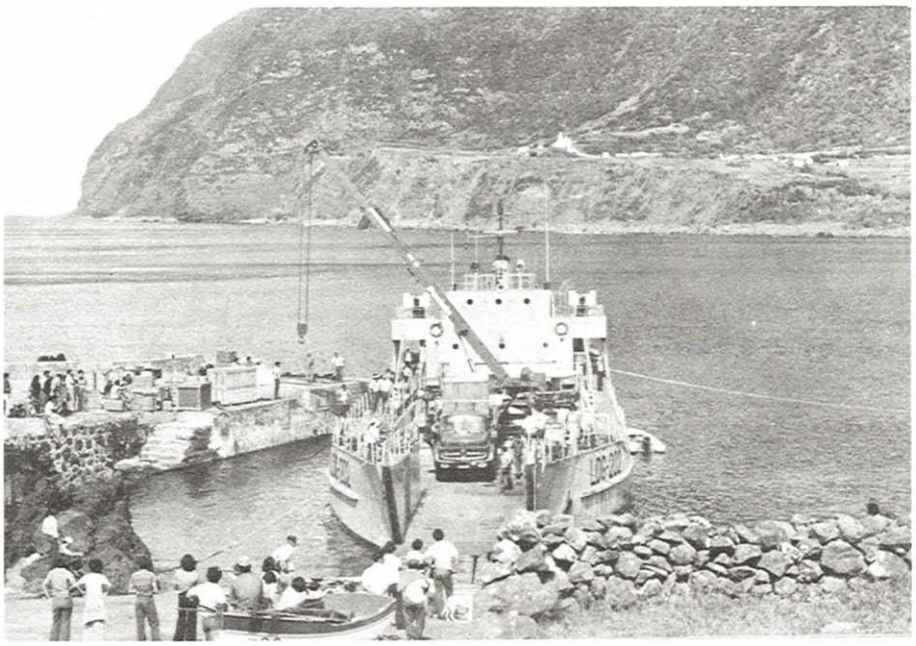
Um abraço do

Pinto Machado
Cap.-ten.

ACTIVIDADES DAS LDG's NOS AÇORES

São já bem conhecidas, especialmente pelas populações das ilhas dos Açores, as actividades das LDG's (lanchas de desembarque grandes) naquela Região Autónoma. Operando normalmente na época do Verão, período em que as condições de tempo são mais favoráveis, as LDG's têm-se revelado muito úteis para os transportes de pessoal e material, especialmente para as ilhas mais pequenas e mais afastadas. As suas características — nomeadamente a possibilidade de abicar — permitem ultrapassar a falta de infraestruturas portuárias e desembarcar viaturas pesadas ou cargas especiais.

Foi o caso, por exemplo, de um grupo gerador destinado à nova central eléctrica de Santa Cruz das Flores, desembarcado na Fajã Grande da ilha pela LDG "Alabarda", em fins de 1979. Para tornar possível o desembarcado na Fajã Grande da ilha pela LDG "Alabarda", em fins de 1979. Para tornar possível o com capacidade para movimentar cargas até 7 toneladas.



A LDG "Alabarda" descarregando material na Fajã Grande, Flores.

(Colaboração de A.F.)

FISCALIZAÇÃO DA PESCA E REPRESSÃO DO CONTRABANDO

No passado mês de Abril, navios do Comando Naval do Continente no serviço de fiscalização da pesca e na repressão do contrabando procederam à identificação de diversas embarcações, vistoriando 120, de que resultou o apresamento de 36, das quais 22 arrastões espanhóis, que foram entregues às autoridades marítimas para levantamento dos correspondentes autos.

No mesmo período, unidades navais também dependentes do C.N.C. actuaram na fiscalização dos Esquemas de Separação de Tráfego, no cabo de S. Vicente; no reboque de uma embarcação de pesca, com avaria na máquina, ao largo de Portimão; na actividade científica no estuário do Tejo; na substituição da bóia ondógrafo próximo do cabo de Santa Maria, a pedido do Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica; no transporte de material e pessoal do Regimento de Engenharia 2, de Lisboa para os Açores e de máquinas e outro material de Lisboa para a Terceira; na recolha de um cadáver humano no mar e entrega à Polícia Marítima de Lisboa; na entrega de uma radiosonda, encontrada no mar, ao I.N.M.G. e no transporte de esqueletes de mamíferos marítimos, destinados ao Museu do Mar de Cascais, do Funchal para Lisboa.

COMEMORAÇÃO DAS BODAS DE PRATA DAS REUNIÕES ANUAIS DO ALISTAMENTO DA ARMADA DE 1933

Como é habitual há 25 anos consecutivos, realizou-se no primeiro domingo de Maio (dia 4) a reunião-convívio do alistamento de 1933.

Composto por 454 alunos-marinheiros (172 recrutados e os restantes voluntários), este alistamento tem mantido, vida fora, uma amizade sincera, bem patente nestas reuniões. Depois de muitos abraços, relembrou-se o passado — as corridas de remos, natação, basquetebol, as grandes partidas de futebol (campeonato das Brigadas) — e como não podia deixar de ser, as viagens, os navios e o mar.

Há a lamentar (infelizmente, todos os anos) a falta de alguns camaradas que partiram para sempre, mas que jamais serão esquecidos, e sobre eles desfolha (mais uma vez) este alistamento as flores da sua saudade.

A assistência excedeu todas as expectativas, pois compareceram (vindos de Norte a Sul do País) 66 "filhos da escola" e algumas esposas, perfazendo um total de 196 pessoas.

Como sempre, pelas 09.00 horas, fez-se a concentração junto do Museu de Marinha, e pelas 10.00 foi rezada missa de sufrágio na igreja do Bom Sucesso, por alma dos camaradas falecidos e do grande e saudoso amigo vice-almirante Sarmento Rodrigues, sendo celebrante o capelão Delmar ("filho da escola"... honorário). As 11.30, no cemitério da Ajuda, foi deposta uma coroa de flores na campa do almirante Gago Coutinho, patrono do alistamento.

Seguiu-se o almoço de confraternização, onde usaram da palavra vários oradores, e que decorreu em ambiente de grande alegria e camaradagem.

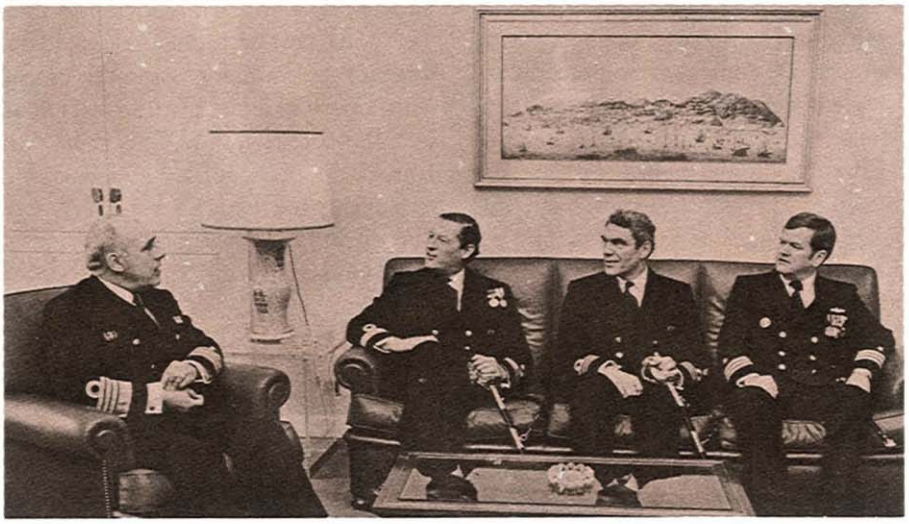
(Colaboração do ex-gr. n.º 6159, H. Teixeira)

OS MARINHEIROS DA FIGUEIRA DA FOZ CONFRATERNIZARAM

Actuais e antigos marinheiros do concelho da Figueira da Foz reuniram-se, no dia 4 de Maio passado, num restaurante daquela cidade, num almoço-convívio.

A confraternização, que decorreu num ambiente festivo e de camaradagem, reuniu cerca de 70 "filhos da escola" e teve a presença dos capitão-de-mar-e-guerra Albano Custódio e capitão-tenente Gomes Pedrosa, capitão do porto da Figueira da Foz.

À iniciativa deste ano, que pertenceu ao sargento da RA Alves do Vale, prometeram os presentes dar continuidade em próximos anos.



O comodoro Armytage, acompanhado de oficiais às ordens, com o almirante CEMA.

ESQUADRA DA NATO NO TEJO

De 2 a 6 de Maio findo, permaneceu no porto de Lisboa, em visita de rotina, a Força Naval Permanente da Aliança Atlântica, comandada pelo comodoro D. G. Armytage. Compunham a força as unidades navais HMS "Juno", HNLMS "Van Speyk", BNS "Westdiep", USS "Sellers", HMCS "Annapolis", FGS "Schleswig-Holstein" e HILMS "Zuiderkruis" comandadas respectivamente pelos capitães-de-fragata M. Bickley, H. Nyenhuis, S. Jacobs, C. Kicker, P.

Dumbrille e H. Katz e capitão-de-mar-e-guerra Van Swaay, que tinham de guarnição, na totalidade, 1651 oficiais, sargentos e praças.
Durante a estadia no Tejo, equipas das guarnições dos navios da força e de unidades da nossa Armada, disputaram encontros de futebol, râguebi, basquetebol e voleibol nas instalações desportivas da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, e do COMIBERLANT, em Oeiras. Àquelas guarnições foram proporcionados passeios turísticos aos arredores de Lisboa.
Também, além de outros actos protocolares, o comodoro Armytage apresentou cumprimentos ao chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão

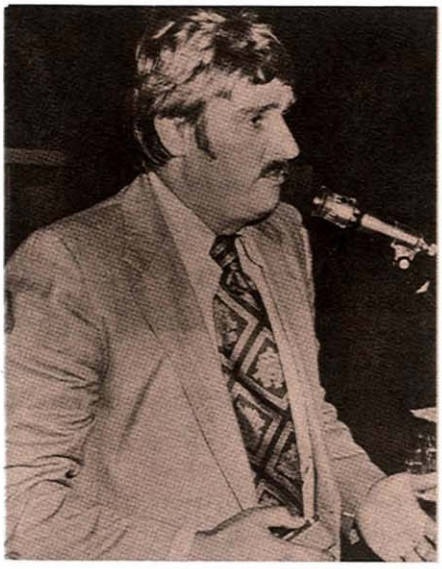
O MINISTRO DA DEFESA NO ISNG

Em sessão presidida pelo adjunto do chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Garcez de Lencastre, em representação do almirante CEMA, realizada no Instituto Superior Naval de Guerra, no dia 7 de Maio último, o ministro da Defesa, eng. Amaro da Costa, fez uma exposição sobre "as coordenadas actuais da Defesa Nacional" aos oficiais que frequentam os cursos em funcionamento naquele estabelecimento de ensino da Armada, seguida de debate sobre o tema apresentado.

Além do director do Instituto, contra-almirante Coelho da Fonseca, e do respectivo corpo docente, estiveram presentes o subchefe do EMA, contra-almirante Moreira Rato Barreiros, e oficiais do Estado-Maior da Armada.

SESSÕES DA ACADEMIA DE MARINHA

Nos passados dias 7, 15 e 21 de Maio, no Museu de Marinha, em Belém, realizaram-se três sessões da Academia de Marinha. As sessões dos dias 7 e 21 foram presididas pelo vice-almirante Garcez de Lencastre, adjunto de chefe do Estado-Maior da Armada, e a do dia 15 pelo capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota, presidente daquela Academia.
Na primeira, o presidente da Academia fez a apresentação do conferencista, arqueólogo Robert F. Marx, pondo em relevo que se lhe deve a localização e exploração dos restos de numerosos navios naufragados em zonas marítimas dos Estados Unidos da América, de vários países da América Central e do Sul, do Sul da Espanha, do Líbano, de Israel, da Austrália, etc. Evidenciou outros aspectos da sua actividade, nomeadamente a redacção de uma trintena de livros sobre temas de arqueologia subaquática e história marítima.
Robert Marx apresentou seguidamente a sua comunicação, "Underwater archaeological exploration of Spanish galleons and Portuguese naus", a qual foi ilustrada com numerosos diapositivos de um filme, tendo no final respondido a perguntas que lhe foram postas pelos vice-almirante Garcez de Lencastre, contra-almirante Serpa de Vasconcelos, dr. Pimentel Barata e comandante Teixeira da Mota.
Na sessão do dia 15, igualmente o presidente da Academia fez a apresentação do orador da reunião, prof. Théodore Monod, membro do Instituto de França e da Academia das Ciências de Lisboa e de numerosas outras instituições e professor honorário do Museu Nacional de História Natural, de Paris, pondo em destaque os seus valiosos trabalhos e cargos ocupados durante a sua actividade científica, alguns daqueles trabalhos ligados ao antigo ultramar português.



Robert F. Marx.

Prof. Théodore Monod.

O prof. Théodore Monod apresentou ao plenário a sua comunicação subordinada ao título "Autour de l'histoire de l'île d'Arguin (Mauritanie)", na qual descreveu a situação geográfica daquela pequena ilha e a sua ocupação pelos homens do Neolítico e, nos meados do século XV, pelos portugueses, que aí elevaram uma feitoria fortificada, o "castelo de Arguim", o qual, atacado por franceses de La Rochelle em 1595, foi ocupado pelos holandeses em 1633. Em 1678, um marinheiro francês, Ducasse, tomou Arguim mas não a ocupou, e em 1685, holandeses ao serviço de Brandeburgo instalaram-se lá e o *período prussiano* dura até 1721, com uma primeira ocupação francesa, seguida de uma reaparição da Westindische Compagnie, de uma nova chegada dos franceses e enfim, em 1728, da demolição do forte. A história de Arguim resume-se, desde então, a numerosas missões hidrográficas (inglesas e depois francesas) e ao desenvolvimento da pesca

Prof. dr. Valente de Oliveira.

industrial: a construção mais visível da ilha é constituída pelas ruínas de uma fábrica. Finalmente, em 1976 foi criado o Parque Nacional do Banco de Arguim, para protecção de uma prodigiosa fauna de aves do mar. No futuro, os visitantes do Parque poderão deslocar-se ao local do "castelo de Arguim", cujas ruínas se projecta limpar com vista a restitui-lo ao seu plano primitivo.

Na última sessão, o prof. eng. Arantes e Oliveira, presidente da Secção de Artes, Letras e Ciências da Academia de Marinha, fez a apresentação do conferente da reunião, prof. dr. Valente de Oliveira, pondo em relevo a sua carreira académica e especialização em engenharia urbanística.

O prof. dr. Valente de Oliveira apresentou seguidamente a sua comunicação "Elaboração de uma Carta de Princípios para Ordenamento do Litoral da Europa", em que visou transmitir aos presentes as linhas gerais do trabalho que está em curso na Conferência das Regiões Periféricas Marítimas da C.E.E., relativamente à proposta da Carta de Princípios referida no título da comunicação.

No final, o orador respondeu a perguntas que lhe foram feitas pelos vice-almirantes Barahona Fernandes e Garcez de Lencastre.

ALMOÇO DE CONFRATERNIZAÇÃO DA PRIMEIRA GUARNIÇÃO DA FRAGATA "COMANDANTE HERMENEGILDO CAPELO"

Num restaurante de Almada, reuniram-se, no passado dia 10 de Maio, em almoço de confraternização, algumas dezenas de oficiais, sargentos e praças da primeira guarnição do N.R.P. "Hermenegildo Capelo", tendo o convívio decorrido em ambiente de boa disposição e sã camaradagem.

Embora cientes das dificuldades que os aguardam, os elementos da comissão organizadora, democraticamente eleitos no fim do almoço, esperam conseguir, em 1981, reunir, em idêntico convívio gastronómico, um número mais elevado de oficiais, sargentos e praças da primeira guarnição daquele navio.

Para todos os visados e eventualmente interessados na próxima confraternização, aqui fica o alerta.

O COMITÉ DOS PLANOS DE DEFESA (DPC) DE MAIO

Realizou-se em 13 e 14 de Maio passado, em Bruxelas, a reunião de primavera do DPC, a nível de ministros da Defesa. O eng. Amaro da Costa, ministro da Defesa Nacional, representou o nosso país, levando a

sua comitiva o capitão-de-mar-e-guerra Andrade e Silva, representando o Estado-Maior da Armada. Esta significativa inclusão de um marinheiro na comitiva ministerial justifica-se, pois havia uma grande luta a travar, de interesse vital para a Marinha. O caso era conseguir-se o apoio financeiro e tecnológico dos países membros da Aliança para o plano de reequipamento da nossa Armada, o que representava na prática a fabricação de três fragatas ASW.

Nos difíceis debates que se travaram, tudo se resolveu. "Habemus fragatae", como diriam os latinos e como o próprio ministro afirmou, radiante, no final da reunião.

O COMANDANTE SERRA BRANDÃO FOI CONDECORADO

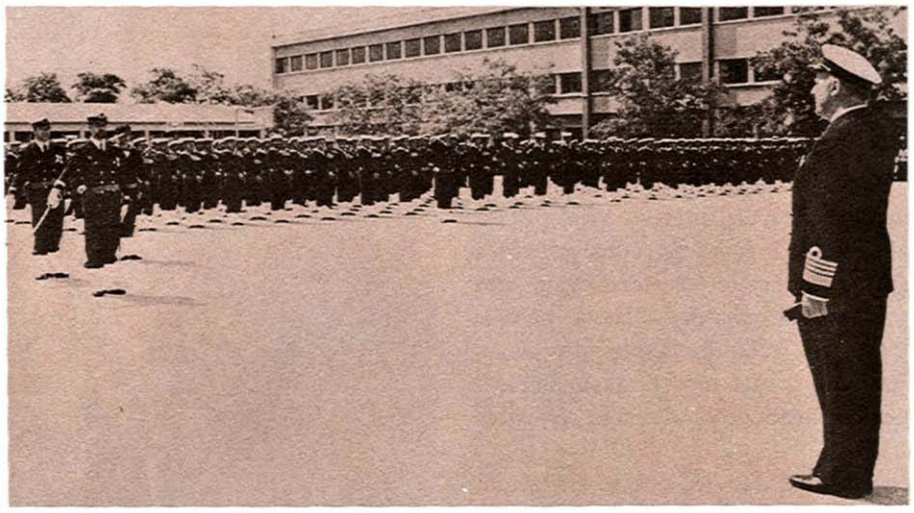
O chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, numa cerimónia realizada no seu gabinete, no passado dia 15 de Maio, condecorou o capitão-de-fragata RA Eduardo Serra Brandão (actualmente administrador da Siderurgia Nacional) com a medalha naval de Vasco da Gama.

Ao acto assistiram os dr. Repolho Correia, vice-presidente da Siderurgia Nacional, conselheiro Fonseca de Moura e vice-almirante Sequeira Araújo, respectivamente presidente e vice-presidente da Comissão do Direito Marítimo Internacional, vice-almirante Barahona Fernandes, presidente da Sociedade de Geografia, além de altas patentes da Armada.

—

N. R. — A medalha naval de Vasco da Gama é concedida, por portaria do CEMA, a nacionais ou estrangeiros que no mar tenham praticado actos meritórios ou prestado relevantes serviços ou tenham contribuído, de maneira saliente, para a eficiência, desenvolvimento ou prestígio das marinhas de Portugal.

NOVOS MARINHEIROS JURARAM BANDEIRA



Sob a presidência do chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, realizou-se no Grupo n.º 1 de Escolas da Armada, em Vila Franca de Xira, no dia 16 de Maio último, o juramento de bandeira de 780 novos marinheiros, dos quais 770 recrutas do SMO (Serviço Militar Obrigatório) da 1.ª incorporação do ano corrente.

A cerimónia, que teve a presença de altas entidades da Armada e dos outros ramos das Forças Armadas, de individualidades civis e de adidos navais das embaixadas estrangeiras acreditadas no nosso país, constou, além do acto do juramento e da leitura dos deveres militares, de uma exortação aos recrutas e voluntários pelo director de Instrução da Escola de Alunos Marinheiros, distribuição de prémios escolares aos que mais se distinguiram durante o período de instrução, desfile do batalhão escolar, finalizando com demonstrações de actividades desportivas.

CICLO DE CONFERÊNCIAS SOBRE FISCALIZAÇÃO DA COSTA

O Comando Naval do Continente (CNC), no âmbito do seu Serviço de Instrução, organizou, recentemente, um ciclo de conferências sobre assuntos relacionados com as missões de soberania e fiscalização das águas nacionais. As conferências, duas por tarde, realizaram-se na sala do chão táctico do CITAN, a elas tendo assistido comandantes e oficiais das unidades navais, oficiais do Comando da Flotilha de Patrulhas, do Estado-Maior do CNC e dos Comandos de Zona Marítima. Este ciclo de conferências, iniciado com algumas palavras de introdução proferidas pelo comandante naval do Continente, vice-almirante Ramos Rocha, abordou, sucessivamente, temas de "Direito Internacional Marítimo", "Fiscalização da Pesca", "Combate à Poluição", "Esquemas de Separação de Tráfego", "Repressão do Contrabando" e "Busca e Salvamento".

O capitão-de-mar-e-guerra Limpo Serra proferiu duas conferências sobre Direito Internacional Marítimo, relembrando alguns conceitos básicos da soberania nos espaços marítimos. Estas conferências suscitaram numerosas perguntas e a discussão de alguns casos práticos.

A fiscalização da pesca — nomeadamente as áreas mais frequenemente utilizadas, as diferentes artes empregues e os *truques* dos pescadores — foi objecto de uma conferência apresentada pelos capitão-de-fragata Garcês Corrêa, primeiro-tenente Trabucho Caeiro e segundo-tenente Sousa Machado. O capitão-de-mar-e-guerra Figueiredo de Carvalho e o capitão-tenente Silva Dias, da Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo, abordaram assuntos relacionados com a legislação das pescas e com a organização e funcionamento do sistema de comunicados relativos às autorizações de pesca de embarcações estrangeiras.

O capitão-de-fragata Pereira Varandas, do Instituto Hidrográfico, abordou a localização e os objectivos a atingir com a recente criação de esquemas de separação de tráfego e ainda aspectos da sua base legal.

O capitão-tenente EMQ Lopes Laranjeira, chefe do Serviço de Combate à Poluição, tratou de assuntos ligados à organização e funcionamento do serviço que chefia e ainda aspectos de legislação internacional sobre poluição por hidrocarbonetos.

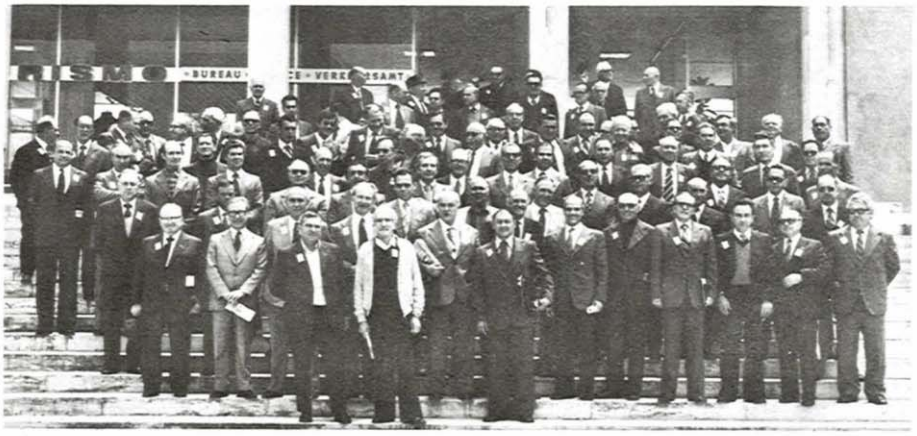
A repressão do contrabando foi objecto de duas palestras, uma proferida pelo capitão-tenente Alexandre da Fonseca, chefe da Divinfo do CNC, e outra pelo tenente-coronel Martinho, chefe da Repartição de Informações do Comando-Geral da Guarda Fiscal. Na primeira, foram abordados aspectos de informações relativos à prática do contrabando e à legislação relacionada, enquanto na segunda foram apresentados elementos sobre a organização e actividades da Guarda Fiscal.

O ciclo de palestras encerrou-se com o tema "Busca e Salvamento" ou SAR, como é vulgarmente conhecido, tendo o primeiro-tenente Melo Gomes, adjunto da Divisão de Operações do Estado-Maior do CNC, tratado alguns aspectos relacionados com a organização nacional, problemas de comando e *contrôle*, comunicações e execução de buscas.

Estas conferências, visando colmatar as deficiências sentidas genericamente na preparação para execução de missões de fiscalização, suscitaram certo interesse e permitiram uma troca de impressões franca entre conferencistas e assistentes, contribuindo para a clarificação de algumas questões. Admite-se que o CNC venha a promover, no futuro, outros ciclos de conferências sobre os mesmos temas, em moldes semelhantes com características de curso prático.

(Colaboração do CNC)

AS "VELHAS GLÓRIAS" DA AVIAÇÃO NAVAL



Conforme foi largamente divulgado, realizou-se no passado dia 17 de Maio, em Aveiro, uma reunião de confraternização das "Velhas Glórias" da Aviação Naval, rememorando os tempos da Base de S. Jacinto, então Escola de Aviação Naval "Almirante Gago Coutinho". Mais de cem elementos militares e civis estiveram reunidos no Salão Cultural da Câmara Municipal, onde se efectuou uma sessão solene, presidida pelo vice-almirante Ferrer Caeiro, tendo a ladeá-lo o dr. Girão Pereira, presidente do Município, e o publicista Eduardo Cerqueira, que dissertou sobre os primórdios da aviação em Aveiro, evocando os tempos da criação da Base de S. Jacinto pelos franceses durante a Grande Guerra de 1914/1918. O eng. Moreira Campos, da Comissão Organizadora, fez a apresentação dos oradores.

Entre a assistência, viam-se altas patentes militares, pessoal de todas as especialidades e ainda, duas figuras curiosas: o sargento mecânico de avião José Carreira que, como grumete, esteve na 1.ª Travessia Aérea do Atlântico Sul, a bordo do aviso "Carvalho Araújo", e o americano Robert A. Allan, captain, U.S. Navy, antigo instrutor dos SB2C-5 (Helldiers) em S. Jacinto, há trinta anos.

Antes de Eduardo Cerqueira, o dr. Girão Pereira referiu a satisfação do Município aveirense de ter intra-muros homens que muito contribuiram para o desenvolvimento da cidade, particularmente da povoação de S. Jacinto, que muito lhes deve. Anunciou também que a Câmara tinha deliberado, na última reunião, dar o nome a uma das novas artérias da cidade da Aviação Naval e do almirante Gago Coutinho. Provavelmente, S. Jacinto terá uma avenida, que vai ser rasgada desde a povoação até ao mar, com um nome alusivo à presença da Aviação Naval, desde 1918 a 1952.

O almirante Ferrer Caeiro, que foi um dos comandantes que passou pela Base, a par de outros nomes como Paulo Viana, Cardoso de Oliveira, Roboredo, etc., agradeceu em nome de todos quantos se reuniram na capital da ria, dizendo que o espírito dos homens da Aviação Naval se mantém sempre na lembrança de tudo quanto se ficou a dever à cidade, que tão bem os soube acolher.

A reunião terminou num almoço, voltando a repetir-se as mesmas manifestações de espiritualidade em memória de todos quantos deram à Aviação Naval, instalada em S. Jacinto, o melhor do seu esforço. Ficou decidido que em próxima oportunidade, quando for descerrada a lápida que perpetuará o nome de Gago Coutinho e da Aviação Naval, a cidade comungue e se solidarize com esses homens que desbravaram os céus de Aveiro a bordo dos hidroaviões. Haverá, então, um festival, onde se vincará a presença das asas portuguesas na ria e nos céus de Aveiro.

Independentemente de reuniões a efectuar pelos vários núcleos locais da antiga Aviação Naval, foi aprovada uma proposta de que a grande concentração anual se faça alternadamente em Lisboa e Aveiro, e sempre no sábado imediato ao dia 28 de Setembro (dia em que foi criado o Serviço de Aviação da Armada, em 1917). A próxima reunião será, pois, em Lisboa, naquele dia de 1981.

O ALMIRANTE CEMA NA ALEMANHA FEDERAL

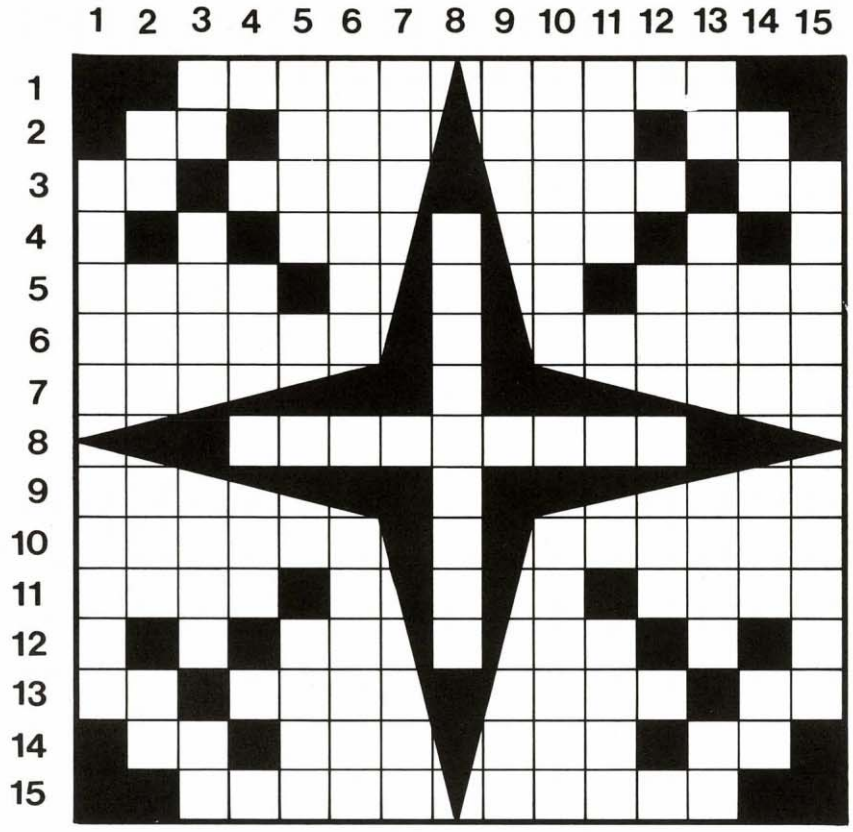
A convite do seu homólogo alemão, almirante Ansgar Bethege, o chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, visitou, de 20 a 25 de Maio findo, a República Federal Alemã.

Durante a sua estadia, o almirante Sousa Leitão percorreu diversas unidades e instalações navais e teve contactos com altas entidades da Defesa e da Marinha daquele país.

Na foto, o almirante CEMA recebe cumprimentos de despedida do vice-almirante Bustorff Guerra, vice CEMA, e de outras altas patentes da Armada e individualidades alemãs.

Quarto de Folga

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1—Ópera em 3 actos de Puccini; metal precioso. 2—Isolado; pronome pessoal; seguias; nota musical. 3—Apanhadeira; mau cheiro; mesquinho; letra grega. 4—Ataque de paralisia; compareces. 5—Nome de um vulcão da Sicília; rosto. 6—Intrigam; fazer-se ao mar largo. 7—Grito de alegria; nota musical. 8—Estrela cadente. 9—Símbolo químico do ósmio; uno. 10—Azenha; acto de escutar. 11—Despovoado; lavrar. 12—Parecença; fluído transparente, inodoro, insípido, que constitui a atmosfera terrestre (inv.). 13—Aquelas; liga; medida agrária; nome de letra. 14—Artigo antigo; pronome pessoal; composição poética para ser cantada; pedra de moinho. 15—Bainhas em redor das velas; pura.

VERTICAIS: 1—Aquele que escreve em verso; letra grega. 2—Apelido; prefixo que significa três; uma das ribeiras que formam o rio Sorraia; catedral. 3—Medida japonesa de capacidade; nome feminino; íntimo; lado do navio virado para o vento. 4—Símbolo químico do amónio; expressão contraída equivalente a *em o.* 5—Estragem; argola. 6—Instrumento musical; cercadura. 7—Em parte iguais; estás. 8—Compartimentos destinados ao alojamento de oficiais nos navios. 9—Letra grega; língua românica falada outrora ao sul do Loire. 10—Barranco; enseada. 11—Empunhar; deus grego da guerra. 12—Nota musical; símbolo químico do cálcio. 13—Símbolo químico do arsénio; pátria; espécie de boi selvagem; abreviatura de miriare. 14—Caminhar; óxido de cálcio; joeira; símbolo químico do cobalto. 15—Poema dramático, posto em música, composto de recitativos e contos; planeta do nosso sistema solar.

(Solução no próximo número)

Silva Cruz
Subten. OT

ARITMOGRAFIA

	×		−		=4
×		+		+	
	−		+		=9
:		−		−	
	×		−	6	=6
=6		=5		=5	

Complete os espaços em branco com os algarismos correspondentes aos cálculos aritméticos a que respeitam os totais mencionados na coluna da direita e na linha de baixo.

(Solução no próximo número)

M. Horta
Sarg.-aj. M

CONCURSO N.º 107

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

A L I A L H P M A R I D O H
M C A R V A M G W Y J L S E
E O L U B R A N D Ã O N V U
R D E S R O D B E R R U I S
J I M V A L E C R O V N L A
L S H L H J I M I P B E C M
E C O M B A R R E Q A S H P
S L R P I U A P O N B B A B
T M T S V L S O M E L O D F
R P A C O R R E I A D N H J
B O S G J I N B F G H J G Q
H Q T Z V L O R T N E O C S
L R L O X Q V I Z R X U T L
O I D I P L E S H G F R B D

No emaranhado de letras que apresentamos estão mencionados os apelidos de dez colaboradores da nossa Revista. Alguns dos apelidos estão escritos de forma invertida. Procure-os em todos os sentidos, menos obliquamente.

(Solução no n.º 108)

BATMAN
Cabo FZM

B R I D E G E

NORTE

♠ A V 8 5 2
♥ R V 3
♦ A R V
♣ 7 2

OESTE

♠ 10 6
♥ 9 5 2
♦ 10 7 5
♣ A 9 8 4 3

LESTE

♠ 9 7 3
♥ 10 7 4
♦ D 9 6 2
♣ D V 5

SUL

♠ R D 4
♥ A D 8 6
♦ 8 4 3
♣ R 10 6

Sul marca 6 sem trunfo e Oeste sai com o 5 de ouros. Como deve jogar o declarante para cumprir o contrato contra qualquer defesa?

(Solução no próximo número)

PILHA DE PALAVRAS

1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					

1 — Galipar. 2 — Poesia. 3 — Bisagra. 4 — Gatorro. 5 — Ermida. 6 — Cimalha. 7 — Estria. 8 — Armazém. 9 — Fauce. 10 — Coágulo. 11 — Elmo. 12 — Escavação. 13 — Grelar. 14 — Airoso.

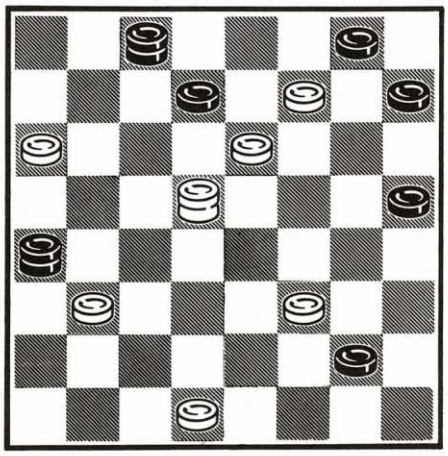
Depois de resolvido este passatempo, em que todas as palavras começam pela letra G, o leitor encontrará, na coluna central, o nome de duas cidades da América do Sul.

(Solução no próximo número)

B. Carreira
Cap.-m.-g.

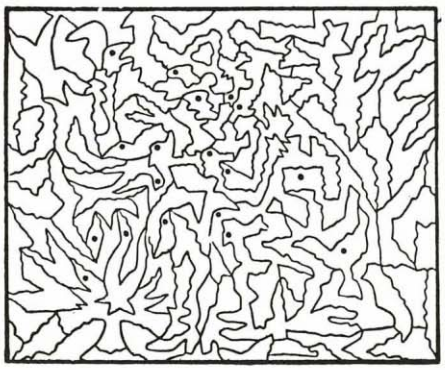
DAMAS

(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

QUE SERÁ?

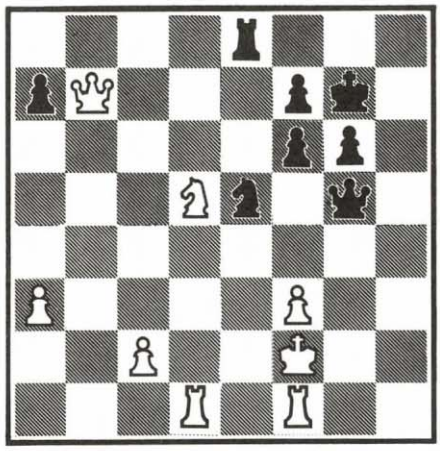


Quer saber? Preencha a negro os recortes marcados com um ponto.

—E que tem de mal viver do passado? O dinheiro também só dá para isso...

XADREZ

(Solução no próximo número)



Jogam as pretas e dão mate em poucos lances.

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1—Almoxarifado. 2—Tios; mo; acor. 3—Obi; auto; ara. 4—Beterrabas. 5—Aramei; Évora. 6—Doba; usa. 7—Pá; ir; as. 8—Editas; deste. 9—Deriva; azias. 10—Dó; Adão. 11—Dado; are; boa. 12—Ocaso; cais.

VERTICAIS: 1—Atoba; pedido. 2—Liberdade; aC. 3—Moitas; ir; dá. 4—Os; embutidos. 5—Área; avo. 6—Amuri; Sá. 7—Rota; ar. 8—Obesidade. 9—Fá; avareza. 10—Acaso; sioba. 11—Dor; reata; oi. 12—Orara; sestas.

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

BRANCAS	PRETAS
12-19	4-18
10-13	22-15
13-29 — D	17-13 ( )
29-12	13-10
12-15	10-5
15-2	5-1 — D
28-32 — D e ganham.	

( ) se:

.....	15-11
29-25	17-13
25-7	13-10
7-11	10-5
11-2	5-1 — D
28-32 — D (etc.)	

CRUZADAS EM TRIÂNGULO

(Solução do problema do n.º anterior)

1—Calamidade. 2—Agaricina. 3—Laminava. 4—Aricara. 5—Minado. 6—Icaro. 7—Diva. 8—Ana. 9—Dá. 10—E. 11—E. 12—MM. 13—Rás. 14—Ovar. 15—Fadas. 16—Italos. 17—Escalar. 18—Lascadas. 19—Agastavam. 20—Maleiforme.

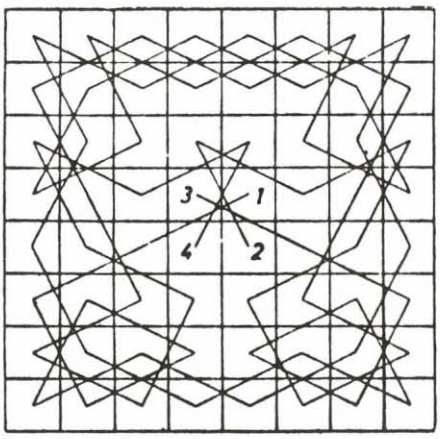
XADREZ

(Solução do problema do n.º anterior)

	BRANCAS	PRETAS
1.	Dh6	RxD
2.	Bf8	Rh5
3.	g4	h5
4.	Be7	Rg7
5.	C2f	Rxp
6.	Bd6 e mate.	

SALTO DE CAVALO

(Solução do problema do n.º anterior)



Menina de olhar sereno
raiando pela manhã
de seios bem pequenos
num coletinho de lã.

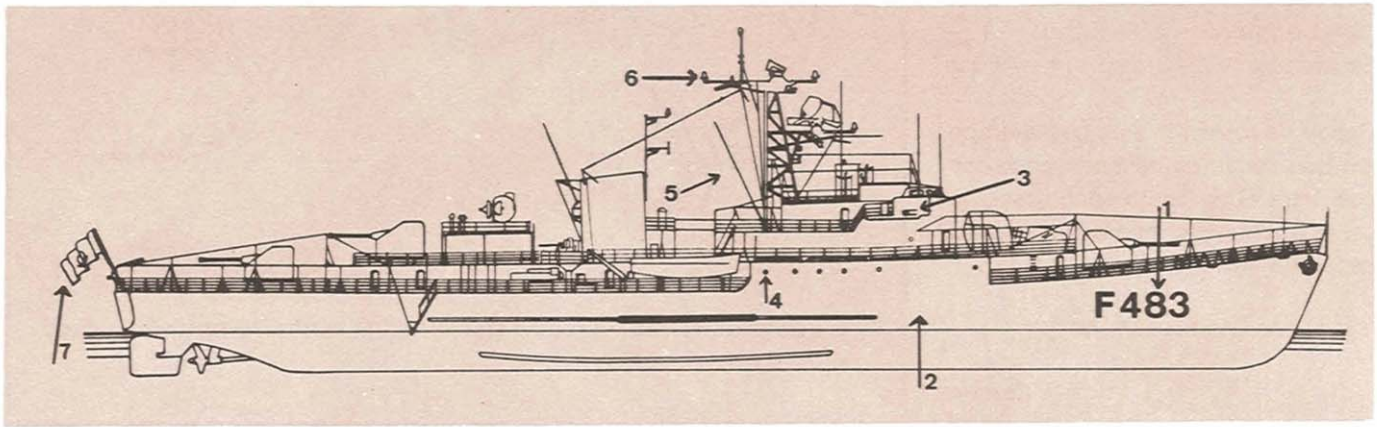
Menina de corpo inteiro
com tranças de madrugada
que se levanta primeiro
do que a terra alvoroçada.

Ary dos Santos

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 104

Diferenças entre as duas silhuetas: 1—Número NATO errado. 2—Protecção do costado mais prolongada. 3—Falta do farol de borda (EB). 4—Falta de uma vigia. 5—Mais uma antena vertical. 6—Detalhe numa das antenas dos radares. 7—Bandeira mais curta.

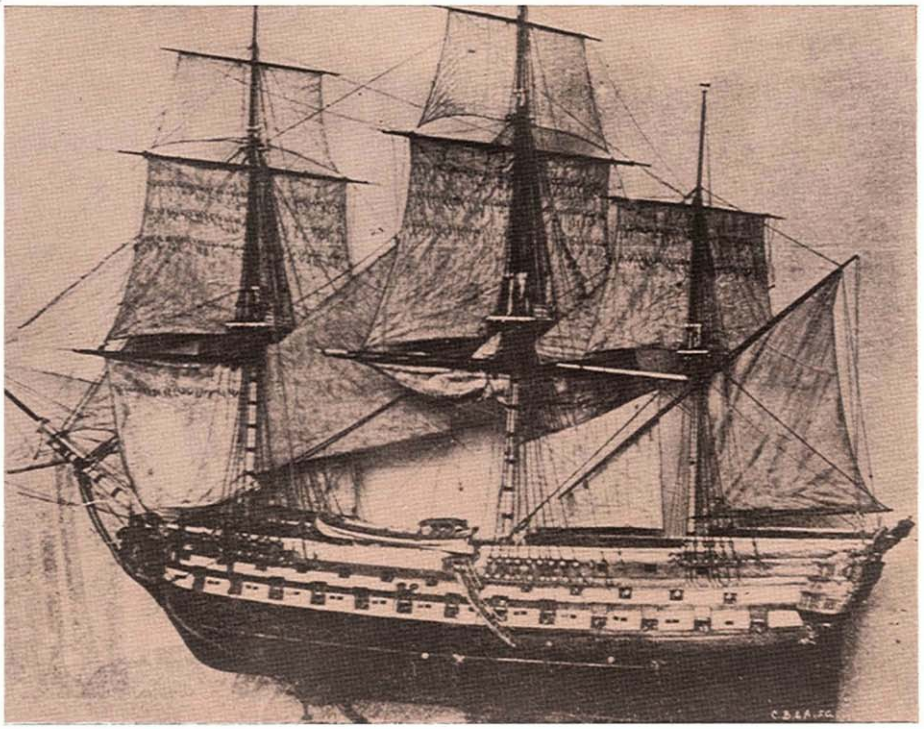
VENCEDOR: Carlos Alberto Lopes Gomes, 2.º-gr. E n.º 211479 — Direcção de Abastecimento.



Modelos de navios existentes na Antiga Escola Naval (1896)

Por intermédio do mestre José Santos, do Museu de Marinha, foi-nos dada a oportunidade de reproduzir uma obra esgotada do almirante João Braz de Oliveira, editada em 1896, "Modelos de navios existentes na Escola Naval — Apontamentos para um catálogo". Este trabalho, que descreve os modelos de navios e de figuras de proa que existiam na Escola Naval, quando instalada no edifício do antigo Arsenal da Marinha, em Lisboa, julga-se ser a única relação descritiva e fotográfica daquelas valiosas peças que existiam à data em que o incêndio, em 1916, destruiu a Sala do Risco e dependências daquela Escola e em que se perderam parte delas.

Por julgarmos ser de assinalado interesse, transcrevemos, com a descrição do primeiro modelo, também a introdução daquela obra, do então capitão-de-fragata João Braz de Oliveira:



Uma nação cuja história é essencialmente marítima, e que nas descobertas e conquistas d'além mar tem os seus mais honrados pergaminhos, devia possuir um museu naval, rico de documentos preciosos, recordando memórias de tão celebrados feitos. Se em tempos houve bandeiras e troféus, instrumentos náuticos, mapas e roteiros, modelos de navios e seu artilhamento, é certo não haver hoje nada que ateste essa prosperidade, nem ao menos algumas relíquias do passado, que nos dissessem terem os nossos maiores guardado um atestado das antigas façanhas portuguesas. Por serem então vulgares os actos de valor e heroísmo,talvez por um defeito de educação,em que uma humildade exagerada não quisesse guardar o que chamava vaidoso documento do que se cumpria simplesmente por natural dever e disciplina, seja uma das causas da pobreza que tanto lamentamos. Nas conquistas da Índia, da África e do Brasil, no predomínio que ficava assinalado, na opulência do comércio e da navegação, e no que ainda resta dessa epopeia gloriosa, lá estava de sobra afirmado para sempre o valor da gente portuguesa.

Seja como for, certo é não termos na colecção de navios que pertencem ao Museu de Marinha um só modelo anterior a fins do século XVII, e portanto nada que nos recorde os áureos períodos da armada nacional nos reinados de D. Manuel e D. João. Verdade seja, mais vale a ausência completa do que guardar em custosa galeria documentos duvidosos, ou alguns que só tinham valor indiscutível no lugar onde foram colocados, como venerandos e gloriosos documentos.

Tormentosa foi sempre a vida do Museu de Marinha. Agregado à Escola Naval, sofreu as consequências de reformas variadas. Sem vida própria, está hoje reduzido a poucos modelos de valor, e argumentos há que provariam exuberantemente ser o culto pela história do passado, já hoje considerado por alguns como uma velha caturrice, justificando assim o olvido e abandono.

Na Escola Naval, o pouco que resta do museu refere-se à época de D. Maria I e à primeira metade do século XIX. Outros modelos há modernos, e de pouco valor histórico: são os destinados ao estudo dos alunos aspirantes. Na hipótese de o que existe, tarde ou cedo ir cair em mãos, embora patrióticas, mas que não apreciem a importância, por lhe ignorarem a história e o valor, eis a principal razão por que se escreveu este breve apontamento.

Havia uma nota de alguns poucos exemplares da colecção. Vai agora ampliada, e o resto é trabalho novo, cujo subsídio foi procurado com cuidado em informações e vários livros. Do Exmo. Sr. conselheiro Augusto de Castilho partiu a ideia de restaurar e conservar com empenho o que resta do Museu de Marinha. Por seu convite contribuí para a realização de um serviço que julgo útil e de honra para a Armada. Ao meu amigo Severo Ernesto dos Anjos, antigo conservador do Museu, agradeço penhorado as informações com que auxiliou o presente estudo.

Desejando dar a este catálogo a maior publicidade, e reconhecendo-se, apesar de todo o patriotismo, ser a língua portuguesa pouco conhecida dos visitantes e corporações científicas estrangeiras que se possam interessar pela nossa arqueologia naval, e para os quais este trabalho oferecesse novidade, por isso se fez a versão francesa, que vai junta, a qual é devida ao capitão-tenente, lente da Escola Naval e meu amigo, Sr. José Augusto Celestino Soares.

Sobrinho do contra-almirante Celestino Soares, a quem o Museu de Marinha deveu grandes serviços, realizou com todo o empenho, pelo que lhe fico muito grato, a parte do trabalho de que obsequiosamente se encarregou a meu pedido.

Destinados a acompanhar estes apontamentos para um catálogo, fiz vinte e oito "clichés" fotográficos (23 chapas "Ilford" 18x24 e 5 "Ilford" 9x12) dos principais modelos nele mencionados.

1 — Nau "NOSSA SENHORA DO BOM SUCESSO"

Construída no Arsenal da Baía em 1764. Fez parte da esquadra combinada espanhola, napolitana, malteza e portuguesa, contra Argel, do comando do tenente-general D. António Barceló. Saiu do Tejo a 19 de Junho de 1784. Era seu comandante o capitão-de-mar-e-guerra José de Melo. A 20 de Setembro de 1793 saiu fazendo parte da esquadra que conduziu ao porto de Roses a divisão auxiliar a Espanha que cooperou na campanha de Rossilhon. Entrou no dique de Lisboa em 1799, saindo dali reconstruída com o nome "D. João de Castro". Fez parte da esquadra que em Novembro de 1807 levou a família real para o Brasil. Em 1820 ainda estava fundeada no Rio de Janeiro. Dimensões: 182 pés de quilha, 44 pés de boca, 34 pés e 6 polegadas de pontal.

Parece ter havido outra nau com o mesmo nome, a qual foi construída em princípios do século XVIII. Em 30 de Abril de 1738 ("Gazeta de Lisboa", 8 de Maio de 1738) saiu para a Índia.

Este modelo pertenceu ao Museu da Ajuda, e por intervenção de D. Manuel de Portugal e Castro foi doado pela rainha D. Maria II ao Museu de Marinha.

Este modelo perdeu-se no incêndio de 1916.

(Colaboração de José Santos, mestre do Museu de Marinha)

Capitão General dos Galeões de alto bordo da Armada Real (1742)

Este posto surge na Armada em substituição do de almirante, que vinha desde os princípios da nacionalidade. Com o aperfeiçoamento e reformas por que foi passando a Marinha, e tendo-se extinguido as galés, às quais estava tão ligado, acabou por ser extinto.

Com o desaparecimento do título de almirante, termo nominal de origem árabe, ao tempo mais honorífico que profissional, foi ele substituído pelos postos de comando usados no Exército, levando no final a indicação de *com exercício na Marinha,* passando a denominar-se depois, simplesmente, pelo posto em si. É assim que nos surge o posto de capitão general da Armada Real, título também sobremaneira honorífico dado que a arte de navegar competia aos capitães-de-mar-e-guerra, que tinham o seu *regimento* criado por alvará de 31 de Março de 1722.

D. João V, que iria refazer com a sua reforma geral todo o Exército, mandava publicar, a 24 de Março de 1736, outro *regimento* que permitia a escolha no Exército de capitães de infantaria que quisessem abraçar a carreira naval com o posto de capitães-tenentes. Houve muitos candidatos, pois era aliciante a carreira e tinham a garantia de vencimentos em dia, por o pessoal das equipagens dos navios ser pago pela Junta do Comércio, enquanto que ao Exército de terra se chegava a dever, pelo erário régio, seis meses de soldo, o que dava origem aos soldados pedirem esmola à porta dos quartéis. Se bem que esta tentativa, a primeira tendente à formação de quadros na Armada, não tivesse obtido um grande êxito, veio, no entanto, dar novos alentos à Marinha. Na grande reforma do Exército que se seguiu, a Armada foi descurada, como já vem sendo tradicional nos seus anais, porém, o extraordinário surto comercial dos comboios com o ouro do Brasil e as perdas acentuadas pelos ataques de corsários, obrigaram D. João V a pensar menos nas suas surtidas a Odivelas e a pensar mais na Marinha. Assim, saem sucessivos decretos com vista à protecção do comércio marítimo, dotando-se a Armada de novas estruturas, recrutamento por levas provinciais, preenchimento de cargos vagos e criação de postos.

Um deles, curioso, refere-se à criação do posto, por equiparação ao Exército, de coronel do mar, devendo para isso serem promovidos todos os capitães-de-mar-e-guerra a este cargo, se estivessem a desempenhar as funções de *mostra,* termo indicativo dos oficiais que se encarregavam, em terra, da feitura das folhas de vencimentos das praças.

Tais medidas acarretaram um fluxo de homens capazes e idóneos no serviço a bordo. O termo *capaz e edóneo* iria ligar-se, anos depois, pelo ridículo, ao tio e marido da rainha D. Maria I, D. Pedro III.

(Reprodução proibida)

As promoções na Armada até capitão-de-mar-e-guerra eram feitas por proposta do capitão general da Armada e necessitavam daquele termo a anteceder a assinatura régia. D. Pedro achou mais lógico ligar os dois termos e perguntar antes do despacho: *Fulano é capacidóneo?* Esta forma ligou-se a ele tão profundamente que ficou a ser conhecido para sempre por *Capacidóneo.*

Os postos de coronel do mar e de capitão general da Armada Real continuaram a existir no reinado de D. Maria I, mas então já como posto de carreira na Armada. Em 1797, por decreto de 2 de Fevereiro, é renovado na Marinha o título de almirante, mas agora já como posto, dando aos tenentes generais do Exército, que servissem na Marinha, o posto de vice-almirante.

É este belo uniforme de capitão general da Armada Real que apresenta o figurino que hoje publicamos. Por esta época, o termo uniforme não se vinculava ao traje militar como hoje, e somente a partir de 1762, vindo a Portugal o conde reinante Shaumbourg Lippe, ele foi estabelecido através da sua reforma geral do Exército. O capitão general da Armada Real enverga uma casaca verde, cintada e rodada, com duas âncoras nas abas, segundo se presume bordadas a fio de ouro; canhões das mangas escarlates, presilhas em galão de ouro e punhos de renda; pescocinho de cambraia com bofes de renda a sair do peitoral da camisa. A véstia militar creme, normalmente era de camurça; botões pregueados sobre alamares dourados a fio entrelaçado, formando desenho desenvolvido nas abas. Calções verdes; espada de guardas altas, com bainha de couro preto e ponteira fina de latão. Esta espada tinha dois gumes. Nas pernas, meia branca de justilho com laço, ainda à moda de D. Pedro II, muito à francesa, como então se dizia! Sapatos de ponteira quebrada e salto de pelica vermelha. Na cabeça, cabeleira de polvilhos apartada à militar (parte caída para a frente e a outra para trás das costas) e sobre ela o chapéu de plumas brancas, com presilha de galão de ouro. Ainda não estava em uso o laço militar derivado da "Cocard" tricolor francesa da Revolução.

Esta preciosa espécie documental pertenceu à famosa coleção Palhares e foi-nos cedida, amavelmente, pela família do dr. José Veríssimo Segurado.

Alberto Cutileiro

N.º 107 / AGOSTO 1980 / ANO X / MENSÁRIO 15$00

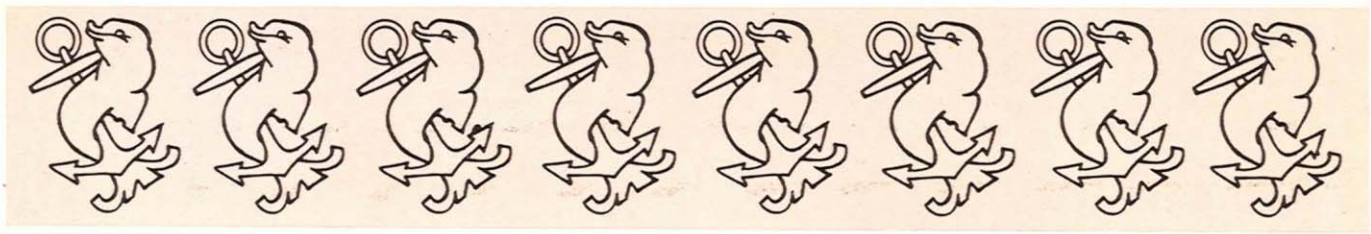
revista da ARMADA

Tróia de Setúbal um local que vale a pena visitar

(pág. 18)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
A. Maria	**Lirismo**	4
M. Horta	**Saibam Todos**	4
S. B.	**Histórias de Marinheiros** 20—A catatua e o corvo	5
	Voz da Abita/Cartas ao Director	6
M. Horta	**Notícias Pessoais**	7
S. Oliveira	**Educação física no Exército Inglês**	8
D. Barreiros	**Conheça a sua Marinha** Grupo n.º 2 de Escolas da Armada: Alfobre de marinheiros	12
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	14
A. Cutileiro	**Dois valiosos documentos históricos ligados à Armada**	15
J. Ferreira	**O destino**	17
S. Mendes	**Tróia de Setúbal** **Um local que vale a pena visitar**	18
G. Brandão	**Filatelia**	20
	Desporto	22
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	23
M. Horta	**Reportagem**	24
	Quarto de Folga	32
	Comemorações do Dia da Marinha	Verso da contracapa
A. Cutileiro	**Evolução histórica dos uniformes na Armada (19)**	Contracapa



PORTE PAGO

REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C/alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade da Marinha

Redacção e Administração:
Edifício da Marinha
1188 Lisboa Codex
Telefone: 36 89 60

N.º 107/AGOSTO 1980/ANO X

Preço de venda avulso 15$00

Assinaturas anuais:
Continente e Ilhas 150$00
Estrangeiro 260$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

Tróia de Setúbal—Ruínas da povoação romana de Cetóbriga?

(Foto do 1.º-sarg. CM R. Magalhães)

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

A propósito do Dia de Portugal de Camões e das Comunidades

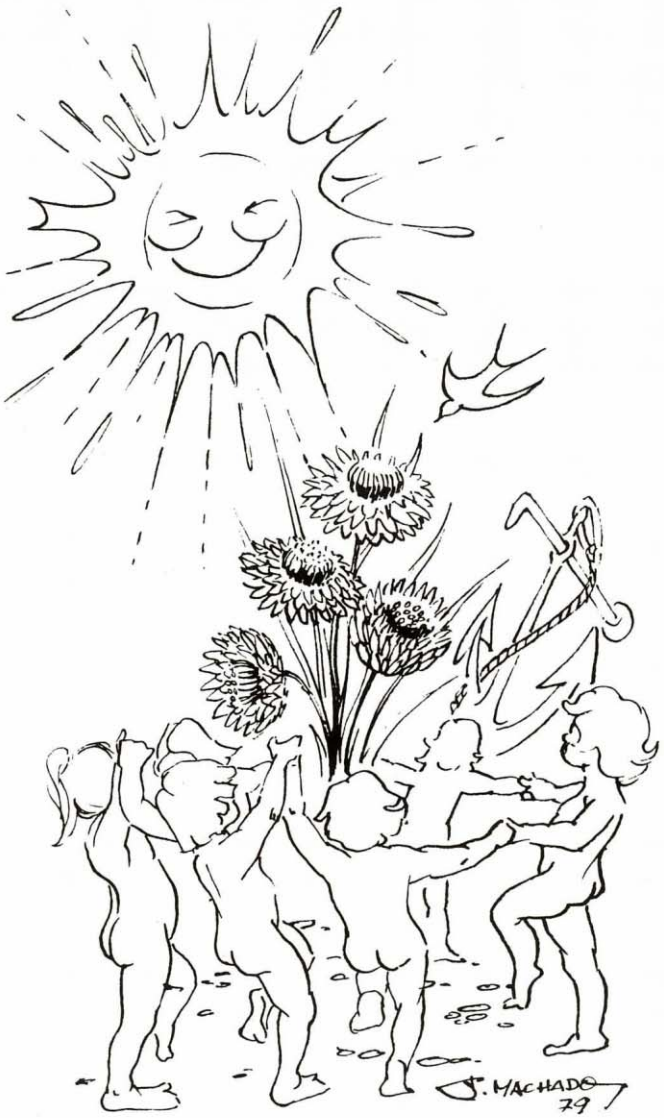
Sumidos que estão os ecos das comemorações em epígrafe, submeto à meditação dos leitores o meu ponto de vista sobre a forma como decorreram.

Comemorar, num único dia, três coisas tão importantes... é muito. É muito e presta-se a confusões. Neste ano de 1980, por exemplo, quase só se falou de Camões. Ninguém falou de Portugal e, sobre as Comunidades, tudo se resumiu a terem vindo alguns representantes seus assistir, como convidados, aos festejos.
Quanto a mim, e peço desculpa pelo atrevimento da opinião, deveria haver o Dia de Portugal... só. Embora podendo ser outro qualquer, talvez o mais apropriado fosse aquele em que o nosso país foi considerado um Estado independente.
Não está bem definido? Pois, os historiadores que o definam e o Governo o consigne na Lei.
Seria esse o nosso Dia Maior, o mais festejado, o Dia de Portugal que sou eu, que és tu, que é Vasco da Gama, Nuno Álvares Pereira, Sacadura Cabral e... o próprio Camões.
Portugal que é o Minho, os Açores, a Madeira e o Algarve, que é o mar que banha as nossas costas, que são as serras e os vales que enrugam o nosso chão, que são as terras que dão o pão e o vinho, que são os pinhais e as matas que deram a madeira para as caravelas e naus das Descobertas... que é enfim esta maravilhosa Nação com que Deus nos fadou e que tão mal temos aproveitado, este Portugal que foi, que é, e que será sempre...

Camões, que melhor que ninguém cantou as nossas glórias e desgraças, deve ter também o seu Dia, mas nunca à sombra do de Portugal e a tirarem-se mutuamente o brilho.
Quanto às Comunidades, que são também Portugal, o seu Dia é evidentemente o mesmo. Não precisam nem deve ter outro!

C/alm.

Lirismo



Cantemos por um mundo melhor,
Desejando que o Céu e a Lua suspirem.
Que o Sol seja mais brilhante.
Que o Mar seja mais verde.
Que voem mais andorinhas na Primavera.
Que as flores sempre floresçam.
Que as folhas não caiam no Outuno.
Que se façam mais jardins.
Que as crianças briquem despreocupadas.
Que as pessoas sejam mais alegres.
Que os trabalhadores tenham trabalho.
Que os "cultos" "cultivem" a paz, o amor e a fraternidade.
Lutemos por um Mundo de Irmãos,
Que todos dêem suas mãos.
Pela unidade, pela justiça, pela igualdade.

Ana Maria
Func. do QPCM
— Chefia do Serv. de Justiça

Saibam Todos

Que a 5.ª Repartição da D.S. Pessoal ("Bem-Estar") verificou que, por vezes, as farmácias têm debitado aos benificiários da ADMA (Assistência na Doença aos Militares da Armada) 40% do valor do preço de medicamentos estrangeiros, em vez de 25%, engano que se pode justificar por aquela ser a prática de outras assistências.

Que é de toda a conveniência a maior atenção dos beneficiários da ADMA, no seu próprio interesse, em verificarem o valor do excedente à comparticipação, principalmente em medicamentos estrangeiros, uma vez que para a ADMA o encargo é sempre de 75% e tal erro resulta num acréscimo de 15% ao preço de venda a ser suportado inteiramente pelo próprio beneficiário.

Que a 5.ª Repartição da D.S.P. ("Bem-Estar") informa que se encontram a funcionar as consultas externas no Hospital de Santa Cruz (Carnaxide), em Lisboa, estando previsto, numa primeira fase de abertura, o seguinte horário:
Cardiologia: 2.as e 6.as-feiras;
Neurologia: 3.as-feiras;
Medicina interna: 4.as-feiras;
Cirurgia geral: 5.as-feiras;
Cirurgia cardíaca: 2.as-feiras.
Todas estas consultas são das 09.00 às 13.00 horas.

Que o acesso à consulta externa se faz por intermédio de referência clínica, sendo para o efeito distribuídas "fichas de inscrição na consulta" aos hospitais e postos clínicos de modo a que possam referenciar os seus doentes.

Que a consulta de medicina interna tem, no entanto, uma consulta semanal com número limitado, para atendimento dos doentes que se dirijam àquele hospital por sua iniciativa.

Histórias de Marinheiros
20—A catatua e o corvo

Todo o marujo tem uma costela de domesticador. Animal que caia a bordo de um navio, ao fim de mais ou menos tempo, está a exibir a sua habilidadezinha. E isto, de algum modo, se compreende. Obrigado a viver isolado, entre dois bocados de azul, o mar e o céu, se alguma coisa de diferente surge a seu lado, decerto que lhe vai dedicar parte da sua atenção e carinho.

A galeria de animais e das respectivas prendas, é inumerável. Lembro-me, por exemplo, de certo coelho branco como a neve, de olhinho vermelho e narina palpitante que, comprado pelo despenseiro dos oficiais de antiga canhoneira em serviço na fiscalização da pesca — era a "Mandovi" — não teve o seu destino natural: o tacho. Não sei bem o motivo que determinou o indulto, mas o certo é que, daí por diante, o coelho passou a transitar familiarmente pelo convés, pela cozinha, pela coberta das praças. Era mais um "grumete" a bordo. Conheciam-no, como as outras praças, pelo número. Era o 10 001. Quando o navio aceso, e no Inverno, lembro-me bem que saltava para o rufo da máquina, onde dispunha de *aquecimento central.* E quando íamos para o mar, em cruzeiro, ficava estirado no convés, sem se mexer, sonolento e enjoado, enjoo de que não havia dúvidas, pelos vestígios bem patentes a seu lado. Ao fim de pouco tempo, já fazia a sua habilidade. Quando o contramestre apitava a sentido — entrada do comandante a bordo, içar da bandeira — o 10 001 levantava as patas dianteiras e punha-se em pé, naquela posição que, para os coelhos, deve ser a atitude respeitosa de quem entende o sinal ouvido.

Quando destaquei do navio, ainda ele por lá ficou. Que destino teria tido? Não sei. Mas não me admirava nada que tivesse chegado a ganhar as suas divisas de sargento...

A bordo de um aviso, o "Gonçalo Velho", em viagem para o Oriente, havia uma catatua, propriedade de um cabo artilheiro, que a trouxera de uma viagem anterior. Essa, era dotada de uma habilidade natural: na coberta das praças, onde vivia, entretinha-se, pacientemente, a arrancar, com o bico, os botões das fardas dos marujos. De vez em quando, atirava-se também aos cabos eléctricos, já um tanto envelhecidos, e depenicava neles, levando, por vezes, o seu choquezito. Não era simpática à guarnição. O dono, o cabo artilheiro, era o cabo da coberta, por ser a praça mais antiga aí alojada. Dentro das suas funções, competia-lhe zelar pelo asseio, arrumação e disciplina daquela dependência do navio. E assim, com a sua autoridade cobria as faltas da catatua, o único ser indisciplinado que, na coberta, o não respeitava devidamente. Mas era o seu fraco. E ai de quem lhe tocasse... pois receava sempre que algum, mais impaciente, a atirasse pela borda fora...

Na sua rota, o navio chegou a Colombo, capital da ilha de Ceilão. Que saudades sentimos das claras gaivotas do nosso claro Tejo!... Aquelas, estranhamente, tinham cedido lugar a uns corvos negros como carvão, a traçar no espaço curvas deselegantes em torno dos navios.

Da guarnição fazia parte um grumete de manobra que os outros alcunhavam de *Doutor.* Era filho de gente com alguns meios, tinha uns anos de liceu mas, transviado no caminho dos estudos, viera parar à Armada, solução que aos seus não desagradara, augurando-lhe correctivo eficaz na disciplina dos navios.

Era bem falante, a família sempre lhe abonava uns dinheiros por fora, tinha hábitos de pessoa rica, atributos bastantes para que as praças o crismassem de *Doutor.*

Pois o *Doutor,* no dia da largada de Colombo para Macau, pediu licença superior para levar a bordo um dos tais corvos que, habilidosamente, tinha caçado no convés. Com autorização superior, levou-o para a coberta, decerto movido por algum desígnio inconfessável. Claro que o cabo da coberta viu com maus olhos a chegada do intruso. Mas o *Doutor* tomara as suas precauções: o animal estava a bordo com o conhecimento do imediato. Quando daí a dias o navio fundeou finalmente em Macau, logo o cabo da coberta se queixou ao imediato que a catatua desaparecera, ainda, como afirmava, com o navio a navegar. Explicou que tinha devassado todos os escaninhos de bordo, sem resultado. Esperou que, acicatada pela fome, ela aparecesse, afinal. Mas, nada. Estava seguro, assim, que a tinham atirado ao mar. E, suspeitoso, acusou o dono do corvo, nada menos que o *Doutor,* como autor do "atentado". O imediato, logo o mandou chamar e, na presença do cabo, procurou apurar responsabilidades. O *Doutor,* ardiloso, explicou então que o corvo também havia desaparecido, com grave desgosto seu, afeiçoado que também era ao animal. E, mais: no mesmo dia em que o senhor cabo dera por falta da catatua. Para ele, no entanto, nada havia de misterioso no caso. E explicou:

— Aqui o senhor cabo não reparou, mas os animais gostavam um do outro.

E, com um sorrisinho malicioso, concluiu:

— A minha opinião é que eles partiram... em *viagem de núpcias...*

S. B.

Voz da Abita

Cartas ao Director

Do 1.º-ten. FZ Loureiro Nunes recebemos uma carta de que nos fala de fuzileiros, que transcrevemos:

Vaidosos... pensarão alguns leitores. Apenas alguns... os que não nos conhecem.
E é exactamente para esses que escrevo.
Sem dúvida que somos vaidosos mas, apenas no sentido saudável *do termo. A vaidade de sermos fuzileiros é uma característica que cultivamos e não perderemos.*
Não somos modestos quando falamos de eficiência, de disciplina, de vontade de bem servir e de evoluir tecnicamente. Ser modesto aqui, equivaleria a ser cínico ou hipócrita e isso, não somos.
E, se melhores não somos, ou mais não fazemos, é porque não podemos ou as condições o não permitem.
Orgulhamo-nos da boina negra, orgulhamo-nos de ter combatido com valentia quando nos foi ordenado, orgulhamo-nos dos nossos mortos, orgulhamo-nos daquilo que somos, confiamos no futuro... Temos motivos de sobra para sermos vaidosos.

Sermos eficientes, disciplinados e honestos na nossa missão são, ao fim e ao cabo, as formas que temos de explicar *a nossa existência, de servir a Nação e... de justificar o vencimento que recebemos ao fim do mês.*
Para além de uma organização e de um organograma, somos um corpo de tropas especiais irmanadas num mesmo espírito, o espírito de fuzileiro.
Mal interpretados e mal entendidos tantas vezes, esse espírito é a mola que nos faz marchar em frente, vencendo obstáculos e defendendo a nossa dignidade.
Somos uma classe da Armada com características específicas e, porque temos missões diferentes das outras, as nossas relações de trabalho são diferentes; porque as nossas tarefas são difíceis, somos muito hierarquizados; porque somos militares e obedecemos a regulamentos, não admitimos cabelos compridos, indisciplina, pessoal mal uniformizado... Entendemos que ser militar exige o respeito por dois princípios fundamentais: disciplina e competência técnica. Quem não possuir simultaneamente estas duas qualidades, podendo ter qualquer delas no mais alto grau, não é, de certeza, um bom militar. E, o contribuinte não paga para ter maus militares...

Dos nossos leitores e amigos recebemos a seguinte correspondência:

Da Associação dos Antigos Estudantes de Coimbra, Delegação de Lisboa, uma carta que transcrevemos:
A direcção da Delegação de Lisboa da Associação dos Antigos Estudantes de Coimbra acaba de tomar conhecimento da Nota de Abertura, *publicada no n.º 105/Junho 1980, da "Revista da Armada" de que V. Exa. é ilustre director.*
A sua ideia e os sentimentos que determinaram merecem-nos o mais inteiro e entusiástico apoio, pelo que iremos divulgá-la entre os nossos associados.
Mais informamos que deste facto se fez menção na acta da reunião hoje levada a efeito. (...).

N.R. — Mal nós sabíamos, quando escrevemos a "Nota de Abertura" a que esta carta se refere, como ela vinha a propósito numa revista da Armada. Com efeito, só depois viemos a saber que Hilário, tal como supunhamos e era seu desejo, não foi para a sepultura amortalhado na sua capa velhinha e da cor da noite escura, *como consta nos versos do seu celebrado fado, mas fardado de aspirante a médico naval, que era, e com as honras militares inerentes.*
De facto, naquele tempo, a Marinha subsidiava os estudantes de medicina que, acabado o curso, ingressariam na Armada. Assim sucedeu com Hilário que não chegou a completer o curso e portanto não chegou a ser marinheiro de verdade.
Mais uma razão para manifestarmos a opinião de que Coimbra lhe deve erguer uma estátua simbolizando todas as gerações de estudantes que passaram pela sua nobre Universidade, desta vez sim, envergando a sua capa velhinha.

De Lino Ferreira da Rocha, Igreja — S. Paio de Oleiros, uma carta em que, a propósito de regularizar a sua assinatura, diz que, apesar de ter deixado a Marinha há 25 anos, ela continua bem viva no seu coração e apenas através da leitura da Revista vai matando saudades... Afirma também que *cada vez tem mais orgulho de ter sido marinheiro.*
E termina incitando a Direcção e Redacção da Revista a continuar a trabalhar para que os antigos marinheiros continuem a par do que se fez e continua a fazer na nossa Armada.

De Francisco António Gonçalves Maia, Porto, uma carta pedindo que chamemos a atenção dos CTT para a maneira como tratam a Revista durante o trajecto e sob sua responsabilidade. E diz: *(...) É que o n.º 104 da nossa Revista, quando chegou à minha mão mais parecia um bocado de papel de embrulho, apesar de ter escrito por fora e bem visível: "É favor não dobrar".*

N.R. — Tem toda a razão e já não é o primeiro a queixar-se. O mais que podemos fazer é pedir aos senhores carteiros que nos lerem que... É favor não dobrar!

De Eduardo Boissenot Alves de Moura, Linda-a-Velha, uma carta fazendo elogiosas referências à Revista e dizendo ser um leitor muito interessado na "Evolução histórica dos uniformes da Armada". Chama a atenção para o facto das gravuras 14

e 15 terem saído com as casacas em tom azulado e não verde como eram realmente.

N.R. — Agradecendo as referências à Revista, informamos que o caso da cor das casacas já foi assinalado no n.º 105 da Revista, com o pedido de desculpa. Agradecemos o retrato de Temistocles que nos enviou e fica no nosso arquivo.

De Amorim José, Andelly, França, comunicando a sua mudança de direcção e dizendo: *Lá aguardarei a Revista com ansiedade, como até aqui, porque não quero deixar de andar ligado a essa grande família que é a Marinha.*

De Flausino Moreira, Paranhos, Porto, uma carta pedindo para transmitirmos as suas saudações aos "filhos da escola" da 1.ª incorporação de 1970 (Janeiro) e avisando-os de que, se estiverem interessados num almoço-convívio, no Porto, lhe escrevam para a Rua da Igreja de Paranhos, 399 — 4200 Porto, ou lhe telefonem para 90 11 21 (ext. 44).

De Carlos Fernando R. Ramos, Queluz, uma carta em que, a propósito de um concurso, manifesta o seu regozijo pela forma como é feita a Revista e pela pontualidade com que é distribuída, salientando a rubrica "Conheça a sua Marinha" e felicitando o seu autor. Diz, nomeadamente, que essa rubrica vai de encontro aos desejos de todos os marinheiros em conhecerem a Marinha actual.

N.R. — Esta carta dá-nos a oportunidade de informar os nossos assinantes, de quem recebemos dezenas de telefonemas pedindo esclarecimentos, que o atraso da entrega dos n.os 103 (Abril) e 104 (Maio) se deve exclusivamente aos CTT. Os exemplares daqueles números foram entregues na Estação Central dos CTT nos dias 15 de Abril e 12 de Maio, respectivamente.

RECRUTAMENTO DE 1959

Os "filhos da escola" do recrutamento de 1959 (1.ª e 2.ª incorporações) vão, pela primeira vez, reunir-se num almoço-convívio. Os interessados em participar deverão contactar com: 1.º-ten. SE José dos Santos — Direcção do Serviço de Armas Navais — Base Naval de Lisboa — Alfeite — 2800 Almada; ou 1.º-sarg. FZ Salustiano Candeias — Escola de Fuzileiros — Vale de Zebro — 2830 Barreiro, ou cabo CE António Raimundo — Escola de Comunicações — G2EA — Alfeite — 2800 Almada.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

1.º-ten. Luís Carlos Vieira Ferreira com D. Maria Margarida Fonseca do Vale, em 24-5-80.
2.º-ten. José Manuel Domingues Eusébio com D. Maria Teresa Ferreira Monteiro, em 17-5-80.
2.º-ten. António Lopes Pinto com D. Ana Maria de Oliveira Santos, em 25-5-80.
Asp. FZ RN José Bernardino da Costa Magalhães com D. Maria de Fátima Gomes da Silva, em 26-4-80.
2.º-sarg. H António Emiliano Salvador de Morais com D. Maria Clara Lourenço Barbosa, em 3-5-80.
121773/Cabo E José Augusto Pereira com D. Maria de Lurdes dos Santos, em 5-5-80.
141174/Cabo E Manuel Augusto de São José Areias com D. Maria de Assunção dos Santos Costa, em 6-5-80.
156177/Cabo E José António de Monte Penedo Cortês com D. Ana de Fiquelidade Cardoso Ramalho Vinhas, em 16-5-80.
106973/1.º-mar. A Júlio Lucas da Silva com D. Lúcia da Conceição da Silva Martins, em 3-5-80.
189773/1.º-mar. L Agostinho Pires Gonçalves com D. Antónia das Pazes Guerreiro Paixão, em 11-5-80.
232978/2.º-mar. E Vítor Miguel dos Santos Fiel com D. Maria Helena Lamego Xavier, em 5-5-80.
325979/2.º-gr. S/C António Manuel da Silva Neves Pereira com D. Maria Amélia Pinto Félix, em 10-5-80.

PASSAGENS A RESERVA

Sarg.-aj. E José Teixeira Monteiro, em 1-6-80.
Sarg.-aj. E João Leitão Pereira, em 1-6-80.
Sarg.-aj. L António Cardoso da Rocha, em 1-6-80.
Sarg.-aj. E Carlos Garcia Rosado, em 3-6-80.
Sarg.-aj. A Marcolino Bogalho, em 15-6-80.
Sarg.-aj. H José Manuel dos Santos Sequeira, em 8-5-80.

FALECIMENTOS

É com desgosto que anunciamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

Cap.-frag. AN RF Fernando Norberto dos Santos Pereira, em 29-6-80.
280125/Cabo CM RF Evaristo dos Santos, em 14-6-80.
283326/Cabo aux. RF José Ferreira Alves, em 1-6-80.
283725/1.º-mar. TFD RF José Rodrigues, em 3-6-80.
272021/1.º-gr. T RF Manuel Cardoso, em 16-6-80.

Educação física no Exército Inglês

1. INTRODUÇÃO

O crescente interesse pela educação física é um facto indiscutível que transbordou das escolas e alastrou à educação permanente, à semelhança, aliás, do que aconteceu a outras disciplinas, em relação às quais a educação física sempre foi colocada em posição secundária, posição essa que, felizmente, vai tendo cada vez menos adeptos.
As Forças Armadas apesar de considerarem a educação física como uma área importante para a formação do militar, sempre a encararam numa perspectiva demasiado estática e simplista, reduzindo a sua prática aos períodos de curso, esquecendo que, tão importante como "estar apto" é sentir a necessidade de "se manter apto".
No momento em que a educação física na Armada está a ser "repensada", parece útil debruçarmo-nos sobre o que acontece noutras Forças Armadas.
Escolhemos, por agora, o Exército inglês, esperando que, em breve, possamos apresentar outros exemplos.

2. OBJECTIVO DA EDUCAÇÃO FÍSICA

O objectivo da educação física no Exército inglês *é manter todo o pessoal fisicamente apto para o desempenho das tarefas operacionais.*
Tal objectivo impõe, é claro, o estabelecimento de padrões de condição física, de programas de educação física que levem a atingir aqueles padrões, e de testes que permitam verificar se tais padrões foram atingidos.
É curioso verificar que, enquanto na Armada portuguesa apenas se "justifica" a necessidade da educação física nas classes cujas funções exigem a contribuição directa da condição física (caso dos fuzileiros), no Exército inglês tal condição é extensiva a todas as classes, postos e idades.
Vale a pena citar algumas passagens do Manual de Treino Físico do Exército Inglês:

a. Pessoal feminino

A actividade física regular é fundamental para manter a aptidão na medida em que melhora a saúde, reduzindo assim os períodos de afastamento do serviço devidos a doenças. Por outro lado, o pessoal feminino tem de estar fisicamente preparado para continuar a desempenhar com eficiência as suas tarefas mesmo sob as condições de tensão características das situações de emergência que porventura ocorram, quer em tempo de guerra, quer em tempo de paz.

b. Pessoal com idade superior a 40 anos

O pessoal administrativo é fundamentalmente constituído por indivíduos com idade superior a 40 anos. A inactividade e os estados de tensão ("stress") inerentes a estas funções afectam o sistema cárdio-respiratório, pelo que o treino a que devem submeter-se visará mais a "endurance" do que a resistência ou a potência muscular. Por outro lado, não há razões fisiológicas que impeçam uma continuação da actividade física nestas idades e, muito pelo contrário, ela deverá manter-se para conseguir um declínio, o mais lento possível, da aptidão física.

c. Pessoal com missões de guarda a instalações

A tarefa do pessoal de guarda, embora importantíssima, é bastante monótona, e conduz com facilidade ao aborrecimento e ao cansaço.
Tal cansaço é provocado mais pelo carácter rotineiro da tarefa e pelo "stress", do que pelo esforço físico. Assim, sendo o treino físico desse pessoal terá como finalidades:

— a manutenção da aptidão física em especial a resistência aeróbica;
— a redução da tensão psicológica.

(Fig. 1)

Pelos exemplos referidos se pode ver como é dada importância à educação física, mesmo em relação a funções que pouco ou nada têm a ver com esforços físicos. Adiantaríamos que ... talvez por isso mesmo!
E antes de passarmos a outro assunto, não deixará de ser pertinente recordar a experiência feita há já alguns anos com contadores do Totobola, quando a verificação dos boletins era ainda manual, experiência que o prof. José Esteves cita no seu livro "O desporto e as estruturas sociais": *um grupo experimental de contadores efectuando a meio do período de trabalho uma sessão de 15 minutos de ginástica de pausa mostrou um rendimento de trabalho superior ao de outro grupo que entretanto efectuara repouso passivo.*
Pretendia-se assim saber até que ponto a educação física poderia ter uma acção benéfica sobre a fadiga intelectual em adultos. (Quem havia de dizer...!).

3. AS DIRECTIVAS SOBRE EDUCAÇÃO FÍSICA

Passemos agora a enunciar as principais linhas orientadoras da educação física no Exército inglês:

a. Os comandantes das unidades são os responsáveis pela aptidão física do pessoal sob as suas ordens, devendo

escolher programas de educação física simultaneamente eficientes e atraentes, de modo a que o pessoal adquira não só a necessária aptidão mas também o gosto pelas actividades físicas.

b. Para a prática da educação física recomendam-se os seguintes tempos úteis mínimos:

(1) Para pessoal com idade inferior a 40 anos: três sessões semanais, num total de 1h e 45m;
(2) Para pessoal com idade superior a 40 anos: três sessões semanais de 20 minutos cada;
(3) Para pessoal em operações: seis sessões semanais de 10 minutos cada.

c. Todo o pessoal deverá manter-se fisicamente apto. Terá pois que satisfazer os mínimos estabelecidos nos testes a que é submetido, pelo menos 2 vezes por ano.

(O pessoal com idade superior a 50 anos, embora se deva manter fisicamente apto, não é submetido aos testes).

d. Para efeitos de apoio técnico haverá na unidade equipas de instrutores de educação física.

(No Exército inglês, os instrutores de educação física formam uma classe e estão integrados numa estrutura "independente" designada por Corpo de Instrutores de Educação Física e dirigida pelo Inspector de Educação Física).

e. Para os assuntos de educação física, os comandantes de unidades são apoiados pelos instrutores de educação física e também por um oficial chefe do Serviço de Educação Física, que, para o efeito, frequentará um curso para oficiais "não especializados" na Escola de Educação Física do Exército. A esse oficial são-lhe atribuídas as seguintes funções:

(1) Supervisar o cumprimento do programa de educação física;
(2) Efectuar amostragens periódicas da aptidão física do pessoal;
(3) Aconselhar o comandante da unidade em assuntos relativos a educação física, para o que conta com a colaboração do instrutor de educação física mais antigo.

f. A instrução de educação física é ministrada:

(1) Às unidades de recrutas, pelos instrutores de educação física;
(2) Às unidades operacionais, pelos graduados (oficiais e sargentos) embora sob a orientação técnica dos instrutores de educação física, previamente preparados por estes em algumas matérias tais como transposição de obstáculos, defesa pessoal e determinadas técnicas características da função específica da unidade.

4. TESTES DE APTIDÃO FÍSICA

Os resultados dos testes efectuados por cada militar são registados manualmente numa ficha individual de aptidão física. Sempre que o militar destaca são comunicados à nova unidade os resultados dos testes que efectuou nos últimos 12 meses.

Os testes em vigor no Exército inglês são os seguintes:

— Teste diagnóstico da aptidão física
— Teste de aptidão física básica
— Teste de aptidão física para combate

Vejamos em que consiste cada um deles, a quem é aplicado e quando:

A. Teste diagnóstico da aptidão física

a) Aplicação

Trata-se dum teste que é utilizado pelos instrutores de educação física (ou pelos comandantes de unidades, se assim o desejarem) para determinarem o nível de aptidão física do pessoal e, a partir daí, elaborarem os adequados planos e programas de educação física.

b) Provas

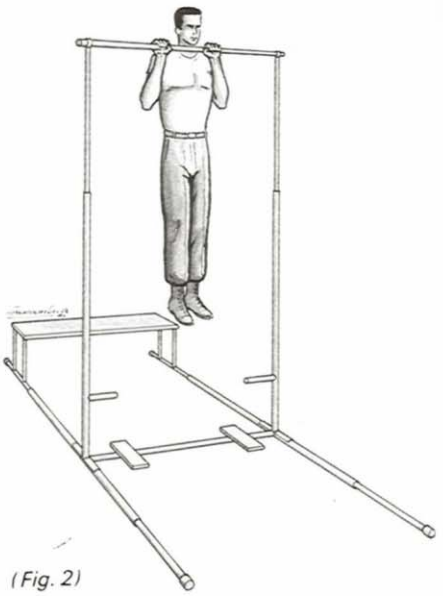
Este teste é composto pelas seguintes provas:

(1) "Step"-teste
Destina-se a avaliar a aptidão cárdio-respiratória e efectua-se como se indica:

— Subir e descer a um banco de 43 cm de altura (subindo alternadamente com o pé direito e o pé esquerdo) durante 5 minutos e com uma frequência de 30 subidas por minuto;
— Contar as pulsações durante 30 segundos, um minuto após o esforço (P1), dois minutos após o esforço (P2) e três minutos após o esforço (P3);
— Somar os valores P1, P2 e P3.

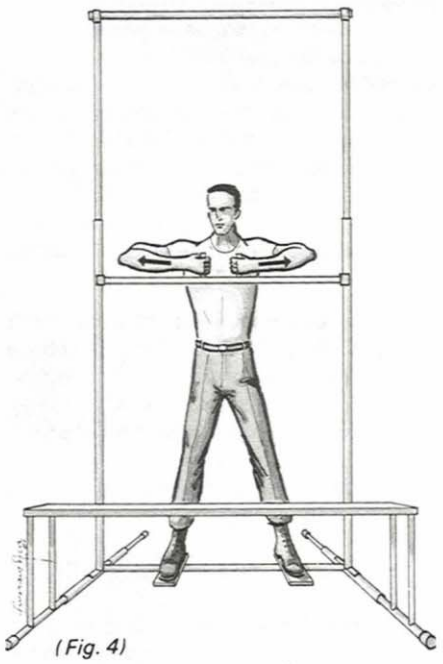
(2) Elevações na barra
Destina-se a avaliar a força de braços e ombros.
— Corpo suspenso agarrando a barra com os dedos para a frente: elevar o corpo até o queixo tocar na parte superior da barra e voltar à posição inicial;
— Contar o número de repetições.

(3) Elevações do tronco em banco inclinado ("Sit up")
Destina-se a avaliar a força abdominal.
— Deitado de costas sobre um banco inclinado (fixo na 10.ª barra do espaldar), pés presos e mãos atrás da nuca com os dedos esticados: elevar o tronco até à vertical e voltar à posição inicial;



(Fig. 2)

(Fig. 3)



(Fig. 4)

— Contar o número de repetições.

(4) Elevações em barras paralelas ("Dips")

Destina-se a avaliar a força dos braços e ombros.
— Corpo suspenso, com mãos em apoio nas barras paralelas: flexionar os braços até os sovacos tocarem nas barras e voltar à posição inicial;
— Contar o número de repetições.

(5) Salto vertical
Destina-se a avaliar a força de pernas.
— De pé, ao lado de uma parede, levantar o braço e riscar a parede com um pedaço de giz que se segura na ponta dos dedos: flectir as pernas, baixar os braços, saltar para o ar e riscar a parede o mais alto possível;
— Medir na parede a diferença entre o primeiro e o segundo risco.

c) Critérios de êxito

Cada uma das provas considera-se efectuada com êxito se, de acordo com os vários graus etários, os testados atingirem os valores indicados no quadro I.

Quadro I

Graus etários	Provas do teste diagnóstico da aptidão física				
	"Step"-teste	Elevações	"Sit-up"	"Dips"	Salto vertical
17 a 29 anos	157 a 188	6	12	6	15,0 cm
30 a 34 anos	168 a 198	5	10	5	12,5 cm
35 a 39 anos	174 a 206	4	8	4	10,0 cm

B. Teste de aptidão física básica

Este teste é obrigatório para todo o pessoal com idade inferior a 50 anos, e serve para verificar se se possui a aptidão física mínima. É efectuado pelo menos 2 vezes por ano, sendo obrigatório um intervalo de 4 meses entre os testes.
Designa-se, em inglês, "Basic Fitness Test" (BFT) e é por estas letras que passaremos a referi-lo, para facilidade de expressão.
Todo o pessoal que não atingir os números exigidos repetirá os testes. Caso falhe de novo, será elaborado pelos instrutores de educação física um programa especial de treino físico, sendo o pessoal vigiado de perto pelo médico da unidade. Se após 6 meses os mínimos do BFT continuarem a não ser atingidos, terá de se proceder a um exame médico profundo.
De realçar que o inspector de educação física poderá, em qualquer altura, requerer uma amostra da aptidão física do pessoal duma unidade, indicando a percentagem de pessoal que deverá efectuar o BFT.
O BFT apresenta-se em várias modalidades, consoante o sexo e o grau etário. Passemos então a descrevê-las:

a) Homens com menos de 40 anos (BFT1)
Após correr e andar 2,4 km (obrigatoriamente no tempo de 15 minutos), correr-se-á 2,4 km no tempo "máximo" que se avalia para cada grau etário:
— 17 a 29 anos: 11m 30s
— 30 a 34 anos: 12m 00s
— 35 a 39 anos: 12m 30s

b) Homens com mais de 40 anos (BFT2, 3 e 4)
O pessoal desta idade poderá optar por uma das seguintes modalidades de teste:

(1) BFT 2
Após correr e andar 2,4 km (obrigatoriamente no tempo de 15 minutos), correr-se-á a mesma distância. O tempo "máximo" em que essa distância pode ser percorrida para se considerar o teste efectuado com êxito, varia com o grau etário:
— 40 a 44 anos: 15m
— 45 a 49 anos: 20m

(2) BFT 3

Correr e andar 4,8 km, sendo os tempos "máximos":
— 40 a 44 anos: 35m
— 45 a 49 anos: 40m

(3) BFT 4

"Step"-teste em que os mínimos (soma de P1, P2 e P3) são:
— 40 a 44 anos: 215 ou menos
— 45 a 49 anos: 232 ou menos

c) Pessoal feminino com menos de 40 anos (BFT 5)
Para este pessoal o BFT é o "step"-teste adaptado: subir e descer a um banco, alternadamente com o pé direito e o pé esquerdo, durante 5 minutos, e com a frequência de 125 subidas por minuto. Os mínimos para o teste se considerar efectuado com êxito são:
— Até aos 29 anos: 188 ou menos
— 30 a 39 anos: 197 ou menos

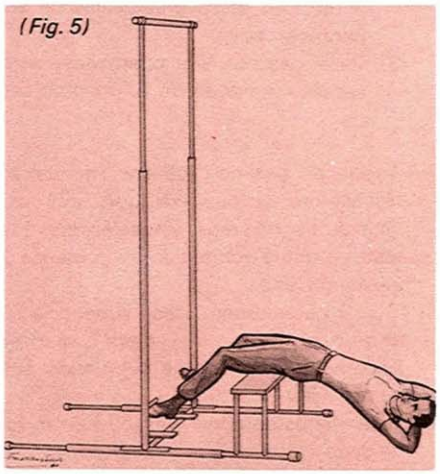
d) Pessoal feminino com mais de 40 anos (BFT 6 e 7)
Para este pessoal é proporcionada a escolha entre duas modalidades do teste:

(1) BFT 6
"Step"-teste em que o mínimo exigido é 209 ou menos.

(2) BFT 7
Correr e andar a distância de 3,2 km (2 milhas) no tempo "máximo" de 28 minutos.

C. Teste de aptidão física para combate

Cada arma ou serviço em que os requisitos de ordem operacional justificam uma patidão física superior, estabelecem uma bateria de testes específicos que tomam a designação dessa arma ou serviço. Teremos pois, como exemplo, o *teste de aptidão*


(Fig. 5)

física para combate de infantaria que será (obrigatoriamente) efectuado por todo o pessoal que presta serviço em unidades operacionais de infantaria.
Esclarece-se que este teste não é alternativo do teste de aptidão física básica, mas adicional e, tal como este, deverá ser efectuado duas vezes por ano.

5. A RELAÇÃO PESO-ALTURA

O manual de que nos temos vindo a socorrer refere-se também à obesidade e à excessiva magreza do pessoal, e determina que da colaboração entre o médico da unidade e os instrutores de educação física, deverá nascer um regime dietético e um programa de treino que leve os indivíduos em que se verifiquem discrepâncias a obter uma adequada relação peso-altura.
Embora não dizendo respeito ao caso inglês, achamos útil a apresentação da tabela em vigor na Marinha dos Estados Unidos, onde se estabelece para cada altura os limites de peso considerados aceitáveis.

6. O TREINO FISICO COM "LIMITAÇÕES" DE ESPAÇO E TEMPO

Normalmente, os métodos de treino para "endurance", requerem espaços relativamente grandes e bastante tempo disponível. Limitações em tempo e espaço cortariam assim, à partida, a possibilidade de praticar treino físico.
É para suprir, de certo modo, essa dificuldade, que o manual aconselha a efectuação de 6 sessões semanais de 10 minutos cada uma, utilizando exercícios e

aparelhos em que o espaço necessário é bastante reduzido:
— Corrida no mesmo lugar;
— Bicicleta ergométrica;
— Remo em máquina;
— Treino em circuito em MPTU.

Uma referência especial ao MPTU ("multi-purpose training unit"): trata-se dum aparelho sofisticado (Fig. 1) e que permite um leque apreciável de exercícios. No entanto, outros "aparelhos" muito mais simples e económicos podem substituir o MPTU, para o que bastará apenas alguma imaginação. É o caso da estrutura metálica que se vê nas figuras 2 a 5 e que possibilita uma curiosa gama de exercícios.

7. DOIS EXEMPLOS DE PROGRAMAS

Dado que seria demasiado insípido ficarmos apenas pelos aspectos teóricos, não queremos terminar sem sugerir hipóteses de trabalho prático. Para isso reproduzimos dois programas de corrida, apresentados no manual.

A. Para homens com idade superior a 40 anos:

Semana	Distância a percorrer (km)	Tempo a efectuar	N.º de treinos por semana
1.ª	1,5	18m 00s	5
2.ª	1,5	17m 00s	5
3.ª	1,5	16m 00s	5
4.ª	1,5	15m 00s	5
5.ª	1,5	14m 00s	5
6.ª	1,5	13m 00s	5
7.ª	2,4	21m 00s	5
8.ª	2,4	20m 00s	5
9.ª	2,4	19m 00s	5
10.ª	1,5 2,4	11m 00s 18m 00s	2 3
11.ª	1,5 2,4	10m 30s 17m 00s	2 3
12.ª	1,5 2,4	10m 00s 16m 00s	2 3
13.ª	1,5 2,4	9m 30s 15m 30s	2 3
14.ª	1,5 3,2	9m 00s 21m 00s	3 2
15.ª	1,5 2,4 3,2	8m 45s 14m 00s 20m 30s	2 2 1
16.ª	1,5 2,4 3,2	8m 30s 13m 30s 20m 00s	1 2 2

B. Para mulheres com idade superior a 40 anos.

Semana	Distância a percorrer (km)	Tempo a efectuar	N.º de treinos por semana
1.ª	1,6	19m	3
2.ª	1,6	18m	3
3.ª	1,6	17m	3
4.ª	2,4	25m	3
5.ª	2,4	24m	3
6.ª	2,4	23m	3
7.ª	3,2	33m	3
8.ª	3,2	32m	3
9.ª	3,2	31m	3
10.ª	3,2	30m	3
11.ª	3,2	29m	3
12.ª	3,2	28m	3

Tabela de relações peso-altura (in "Navy Times", de 4 de Jun. 79)

Altura (cm)	Homens		Mulheres	
	Pesos (kg) Máx.	Mín.	Pesos (kg) Max.	Mín.
147	44,39	58,89	40,77	54,81
148	44,62	60,02	41,22	55,26
149	44,84	61,15	41,67	55,71
150	44,99	61,91	41,97	56,01
151	45,14	62,67	42,27	56,31
152	45,30	63,42	42,58	56,62
153	45,50	64,55	43,08	56,85
154	45,70	65,68	43,48	57,07
155	45,86	66,44	43,78	57,68
156	46,02	67,20	44,08	58,29
157	46,20	67,95	44,39	58,89
158	46,43	69,08	44,85	59,80
159	46,65	70,21	45,30	60,70
160	46,80	70,97	45,60	61,30
161	46,95	71,73	45,90	61,90
162	47,11	72,48	46,20	62,51
163	47,33	73,61	46,86	63,42
164	47,56	74,74	47,11	64,32
165	47,71	75,50	47,41	65,08
166	47,86	76,26	47,71	65,84
167	48,01	77,01	48,01	66,59
168	49,15	78,14	48,69	67,50
169	50,28	79,27	49,37	68,40
170	50,88	80,18	49,82	69,15
171	51,48	81,09	50,27	69,90
172	52,09	81,99	50,73	70,66
173	52,91	83,12	51,41	71,57
174	53,90	84,25	52,09	72,48
175	54,50	85,16	52,54	73,23
176	55,11	86,07	52,99	73,98
177	55,71	86,97	53,45	74,74
178	56,32	87,73	54,05	75,50
179	56,93	88,49	54,65	76,26
180	57,53	89,24	55,26	77,01
181	58,44	90,60	55,94	78,14
182	59,34	91,95	56,62	79,27
183	59,95	92,86	57,07	80,03
184	60,56	93,77	57,52	80,79
185	61,15	94,67	57,98	81,54
186	62,06	95,81	58,89	82,45
187	62,96	96,94	59,79	83,35
188	63,57	97,69	60,39	84,10
189	64,10	98,44	60,99	84,85
190	64,77	99,20	61,60	85,61
191	65,68	100,56	62,28	86,97
192	66,59	101,92	62,96	88,33
193	67,19	102,68	63,42	89,09
194	67,79	103,44	63,88	89,85
195	68,40	104,19	64,35	90,60
196	68,85	105,32	65,47	91,73
197	69,30	106,45	66,59	92,86
198	69,91	107,21	67,19	93,46
199	70,52	107,97	67,79	94,06
200	71,12	108,72	68,40	94,67

Fernando Sanches de Oliveira
Cap.-ten.

Grupo n.º 2 de Escolas da Armada: Alfobre de marinheiros

De meados de 1970 a fins de 1971, prestei serviço no Grupo n.º 2 de Escolas da Armada (G2EA). O dinamismo próprio da idade, um certo gosto pela música e o entusiasmo da gente que por lá encontrei, proporcionaram-me a criação de um conjunto musical, "Os Náuticos". Guindado a um certo nível, esse conjunto pôde aparecer nos écrans da televisão, fez uma longa digressão pelo antigo ultramar, actuou em diversas unidades da Armada mas, para lá de tudo isso, ele constituiu, sobretudo, a alegria do G2EA.

Uma certa nostalgia me invade quando me reporto a essa época. Há dias, ao visitá-lo, pude reavivar, relembrar e reviver esse tempo. E pude também, e isso é o mais importante, contactar com uma das maiores unidades da Armada, onde desabrocham bons marinheiros.

No Grupo Dois, criado em 1961, substituindo, em parte, o extinto Corpo de Marinheiros, estão integrados cinco escolas: a Escola de Artilharia Naval (EAN), a Escola de Limitação de Avarias (ELA), a Escola de Comunicações (ECO), a Escola de Armas Submarinas (EAS) e a Escola de Marinharia (EMR). Além disso, ali funcionam e são ministrados dois cursos: o Curso de Preparação de Instrutores (CPI) e o Curso de Promoção a Sargento Chefe (CPSC).

Cada uma das escolas daria ensejo, quer pela sua história, quer pela sua gente, a larga dissertação o que, segundo espero, será feito numa próxima oportunidade.

Hoje vamos ficar-nos com um resumo sucinto.

A Escola de Artilharia Naval, a mais antiga de todas as do Grupo, actualmente comandada pelo capitão-tenente Eurico Ferreira de Carvalho, foi fundada em 1863, tendo sido instalada a bordo da nau "Vasco da Gama". Dois anos depois foi transferida para a fragata "D. Fernando II e Glória", onde se manteve largas dezenas de anos, mais exactamente, até 1938, data em que transitou para as actuais instalações.

A Escola de Comunicações e a Escola de Armas Submarinas foram criadas em 1953. A primeira foi transferida de Vila Franca de Xira, onde funcionava na extinta Escola de Mecânicos, em 1963; a segunda, também inicialmente instalada na referida Escola de Mecânicos, em 1972. São seus comandantes, respectivamente, os capitães-tenentes Fuzeta da Ponte e Brito Subtil.

Revista geral. Desfile perante o comandante.

Quanto à Escola de Limitação de Avarias, à frente da qual está hoje o capitão-tenente EMQ Lacerda Nobre, data de 1959, só em 1969 foi instalada no Alfeite.

Finalmente, a Escola de Marinharia, sempre ligada ao navio-escola "Sagres", só em 1972 foi transferida para o G2EA. É seu comandante o capitão-tenente Lopes Pereira.

Do papel, da missão e até das aspirações de cada escola, bem como de outras unidades e serviços ligados ao G2EA, fala-nos o seu comandante, capitão-de-mar-e-guerra Ribeiro Ramos.

Homem mais operacional que técnico, segundo as suas próprias palavras, entrou para a Escola Naval em 1948 e passou já pelas mais variadas missões, nomeadamente professor na Escola de Electrotecnia, chefe do serviço de electrónica na Missão Hidrográfica de Moçambique, director da Escola de Radaristas e imediato da fragata "Comandante Sacadura Cabral", além de outras desempenhadas na Flotilha de Patrulhas, na Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações, no gabinete do comandante-chefe de Moçambique, no Estado-Maior-General das Forças Armadas, na Comissão Executiva de Infraestruturas OTAN e na 6.ª Divisão do Estado-Maior da Armada.

Ao conversarmos sobre o papel do G2EA, foi objectivo e contundente.

— Mais do que falar-lhe daquilo que é o G2EA, gostaria de falar daquilo que ele deve ser. Não podemos minimizar o papel destas escolas. Compete-lhes, essencialmente, preparar os militares da Armada para missões

"O desabrochar de bons marinheiros".

Lado a lado, uns com a 4.ª classe e outros com o 7.º ano.

operacionais. Um navio é uma arma de guerra e há que ter isso em conta.

"Há classes-base, classes de apoio que se formam no Grupo n.º 1 de Escolas da Armada. Aqui formam-se classes técnicas. Daí que, em meu entender, a Escola de Radaristas devesse também situar-se aqui. À semelhança dos ingleses, seria conveniente haver também uma Escola de Operações Navais. A preocupação do G2EA terá de ser, portanto, voltar-se para a parte operacional, a fim de que os elementos aqui instruídos possam responder às missões que lhes forem atribuídas".

— E, para essa resposta, o G2EA dispõe de meios técnicos adequados?

— A nossa Marinha vive ainda em termos de 1960-70. Há falta de equipamentos modernos, e a vinda de novos navios para a Armada será um desafio à capacidade do G2EA. No entanto, este sabe como pode responder, desde que lhe sejam facultados os meios adequados.

— E as dificuldades actuais residem só na falta de equipamento?

— Não só. Há muitas outras, algumas das quais se prendem com a preparação do pessoal. Nós recebemos aqui homens com grande disparidade de habilitações literárias, desde os que têm o 2.º grau até aos que têm o 7.º ano liceal.

"Não faz sentido que tenha de se dar uma instrução mínima a alguns alunos que há muito a ultrapassaram.

"Além disso, os nossos alunos são preparados para os navios. Acontece que as necessidades reais de pessoal embarcada rondam pelos 20 a 30 por cento. Sendo assim, a maior parte deles vai encontrar-se em situações que nada têm a ver com a sua preparação. Para agravar a situação, acrescente-se que a bordo, não são dadas, aos marinheiros, tantas vezes, funções adequadas à preparação que tiveram.

"Por isso, veja, além da falta de apetrechamento da escola, há, muitas vezes, subaproveitamento do pessoal".

— E que fazer?

— Pois, há que repensar a Marinha para que cada um dos seus elementos renda o máximo no lugar próprio. Por aqui passa o pessoal do Serviço Militar Obrigatório (SMO) e dos Quadros Permanentes (QP). A este último pessoal, nós transformamo-lo em verdadeiros profissionais, mas há que aproveitá-lo depois.

— Para esse pessoal julgo haver cursos de actualização.

— Sim, há. Destinam-se a actualizar os marinheiros e cabos que, tendo tirado o 1.º e 2.º grau nos moldes antigos, não estão a par de alguns sistemas de armas e equipamentos dos actuais navios. No entanto, esta actualização é feita para o material que temos, que é de concepção dos anos 50/60 e não do que poderemos vir a ter. Será necessária uma nova actualização se vierem novos navios, o que irá pôr graves problemas ao pessoal mais velho que, naturalmente, terá maior dificuldade em aprender as novas tecnologias.

— E quanto ao curso de formação para sargentos?

— Mais outra preocupação nossa. O sargento tem, a bordo, funções de instrutor e condutor de homens. Daí, que ele tenha de aprender a instruir e a conduzir pessoal. É que, pode ser-se um óptimo técnico, mas não um óptimo instrutor. E no que diz respeito ao curso de formação para sargentos, sente-se uma grande dificuldade relativamente à aprendizagem do português e matemática e ligada também à liderança de pessoal. Custa dizê-lo, mas é verdade. Vale mais para a Marinha um bom cabo que um mau sargento. E, como corolário disto, gostaria de dizer que, assim como há uma preparação especial para a passagem de cabo a sargento, deveria haver também uma preparação intermédia de marinheiro para cabo. E uma coisa que parece essencial, é que a formação que se dá nas escolas seja completada nos navios.

"Os chefes de cada serviço têm de limar as arestas e acabar o produto. Um marinheiro tem de actualizar-se permanentemente. Os sargentos têm aqui um papel de primordial importância, mercê do seu conhecimento e prestígio".

Dialogava com o comandante Ramos. Mas quase me limitava a ouvir, tantos eram os problemas e aspirações apresentados por ele. E a maneira como os expõe denota bem o profundo conhecimento que tem da sua unidade. Na verdade, para além das questões referentes ao ensino, não lhe é alheio o pormenor logístico ou administrativo do G2EA. Falou do apoio dado pelo comando de cada uma das escolas, referindo a existência de delegados de todos os serviços essenciais em cada uma delas.

Falou do apoio logístico ao pessoal da 2.ª Repartição da Direcção do Serviço do Pessoal, ao Centro de Alistamento e à Prisão Principal da Armada, unidades com sede na área do G2EA. Quanto à prisão, não se furtou a referir os aspectos negativos da sua presença ali.

Sargentos do G2EA, elo de ligação entre o Comando e as praças, balizas e longarinas *da Armada.*

Falou ainda da Banda da Armada, também atribuída ao G2EA, embora instalada no Quartel de Alcântara, e falou, enfim, de um mundo de preocupações, projectos, aspirações e realizações, afirmando:

— Isto é mesmo um mundo! Um mundo que cresceu de uma maneira anárquica. A transferência para aqui de todas estas escolas não foi acompanhada pelo devido apoio. "Por exemplo, há aqui casernas provisórias desde há 10 anos, que não reúnem as condições de vivência dos padrões actuais. Das antigas casernas do Corpo, algumas ameaçam ruína e não estão utilizáveis. Gostaria de melhorar, a curto prazo, todas as instalações, aumentá-las mesmo. Fazem falta lugares para os momentos de lazer.

"Os alunos não dispõem de zonas de estar, nem tão pouco de salas de estudo. Para minimizar essa falha, as escolas ficam abertas para lá do período de aulas. Enfim, muitos remendos para remediar muita coisa...

"Mas cá estamos. A vida continua. E, no G2EA, apesar das dificuldades apontadas, também não pode parar. Olhar em frente é o nosso lema".

Delmar Barreiros
Capelão graduado em cap.-ten.

Terminologia Naval

LARGAR POR MÃO — Soltar completamente; soltar de vez e de repente um cabo; deixar correr livremente.

LARGAR REMOS — Manobra efectuada pelos remadores deixando de remar e prolongando os remos com o costado da embarcação com os punhos orientados para vante.

LARGAR AS VELAS — Soltar o pano ferrado nas vergas do navio; largar pano.

LARGO — Zona do mar fora do alcance de terra. Solto. Cabo sem qualquer volta passada a um cunho.

LARGO! — Voz de resposta do patrão de uma embarcação que não se dirige a um navio de guerra, quando a sentinela deste inquire através do brado "oh da embarcação" qual o seu destino ou natureza dos passageiros transportados.

PÔR-SE AO LARGO — Afastar-se do navio ou embarcação, de terra. Em calão naval, ir-se embora, desaparecer, sair da vista de alguém.

LASCAR — Deixar correr brandamente um cabo com volta em um cunho ou qualquer outro retorno. Solecar.

LASTRO — Objectos pesados (lingotes de ferro, areia, pedras) que se colocam nos porões do navio para lhe manter ou aumentar a estabilidade — lastro sólido. O lastro pode também ser constituído por água, recebendo neste caso a designação de lastro líquido.

LATAS — Vigas de secção inferior à dos vaus, colocadas entre eles e correndo de bombordo a estibordo, destinadas a servir de apoio aos pavimentos.

LATEIRO — Em gíria naval, praça normalmente voluntária para qualquer tipo de serviço.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

Dois valiosos documentos históricos ligados à Armada

Em 29 de Outubro de 1796 foi decretado um empréstimo interno para ocorrer a carências do Real Erário, a braços com uma terrível inflacção. Surgiu então, com o lançamento das apólices com curso legal, o primeiro papel moeda nacional.

Em 22 de Dezembro de 1797, o príncipe Regente D. João, mais tarde o rei D. João VI, ofereceu à Companhia dos Guardas-Marinhas um bilhete de lotaria, cujo prémio seria convertido num determinado número de apólices grandes com direito ao juro perpétuo de seis por cento ao ano. No caso do bilhete ser premiado, as apólices correspondentes seriam distribuídas pelos alunos mais classificados. O bilhete era renovável anualmente, provavelmente sempre com o mesmo número.

Em 1900 coube-lhe o prémio de cinquenta mil réis, cabendo duas apólices grandes, ou quatro pequenas de 2500 réis, a cada um dos cinco guardas-marinhas premiados.

O documento tem interesse histórico por mostrar um exemplar dos primeiros bilhetes de lotaria da Santa Casa da Misericórdia, que então se chamava Lotaria de Lisboa.

O outro documento é um curioso conhecimento de embarque de 1827. Refere-se à vinda do Porto para Lisboa de vinte caixotes, numerados, contendo trinta e oito contos e quatrocentos mil réis, em metal, destinados ao Banco de Lisboa, antepassado do actual Banco de Portugal. Esta quantia, na época uma grande fortuna, pertencia ao Erário Real.

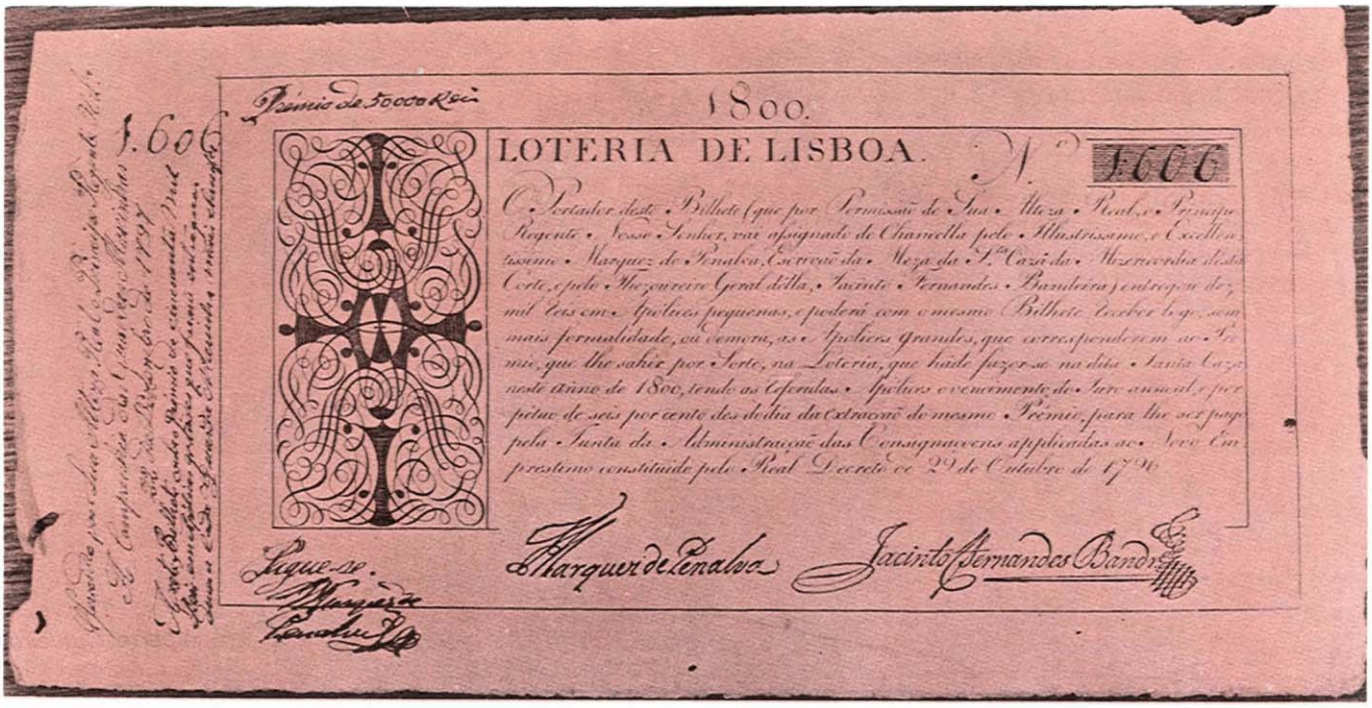
A curiosidade do caso reside no facto da escolta embarcada no navio — o "Restaurador Lusitano" — para guarda ao dinheiro, ser constituída por seis praças e um cabo, sob o comando de um oficial, todos da Brigada Real da Marinha.

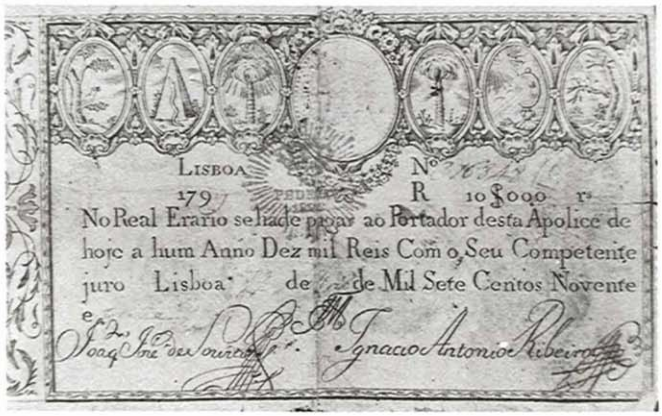
No documento pode ver-se a chamada *sigla de registo* com as iniciais do Banco de Lisboa, sigla e iniciais que eram apostas pelo comandante do navio sobre a mercadoria à sua responsabilidade e que registava no seu *livro de bordo.*

Estes conhecimentos de embarque, ligados aos primórdios dos transportes marítimos, são hoje considerados de altíssimo valor histórico-documental.

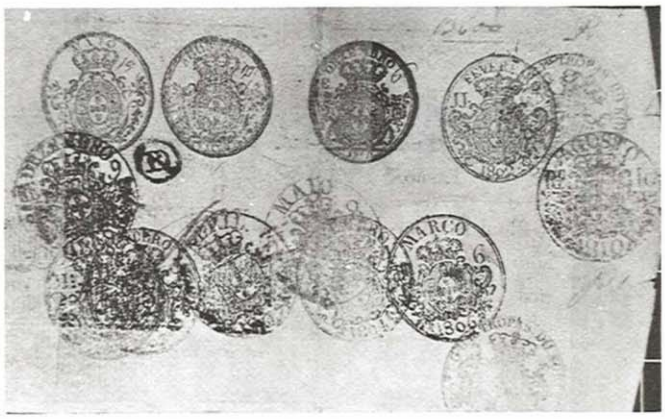
Nos museus navais de Amsterdão e de Greenwich, há séries de conhecimentos de embarque de origem portuguesa, bem como a série valiosíssima do almirante espanhol D. Júlio Guillon y Tatte, director do Museu Na-

O bilhete de lotaria oferecido pelo príncipe D. João à Companhia dos Guardas-Marinhas.

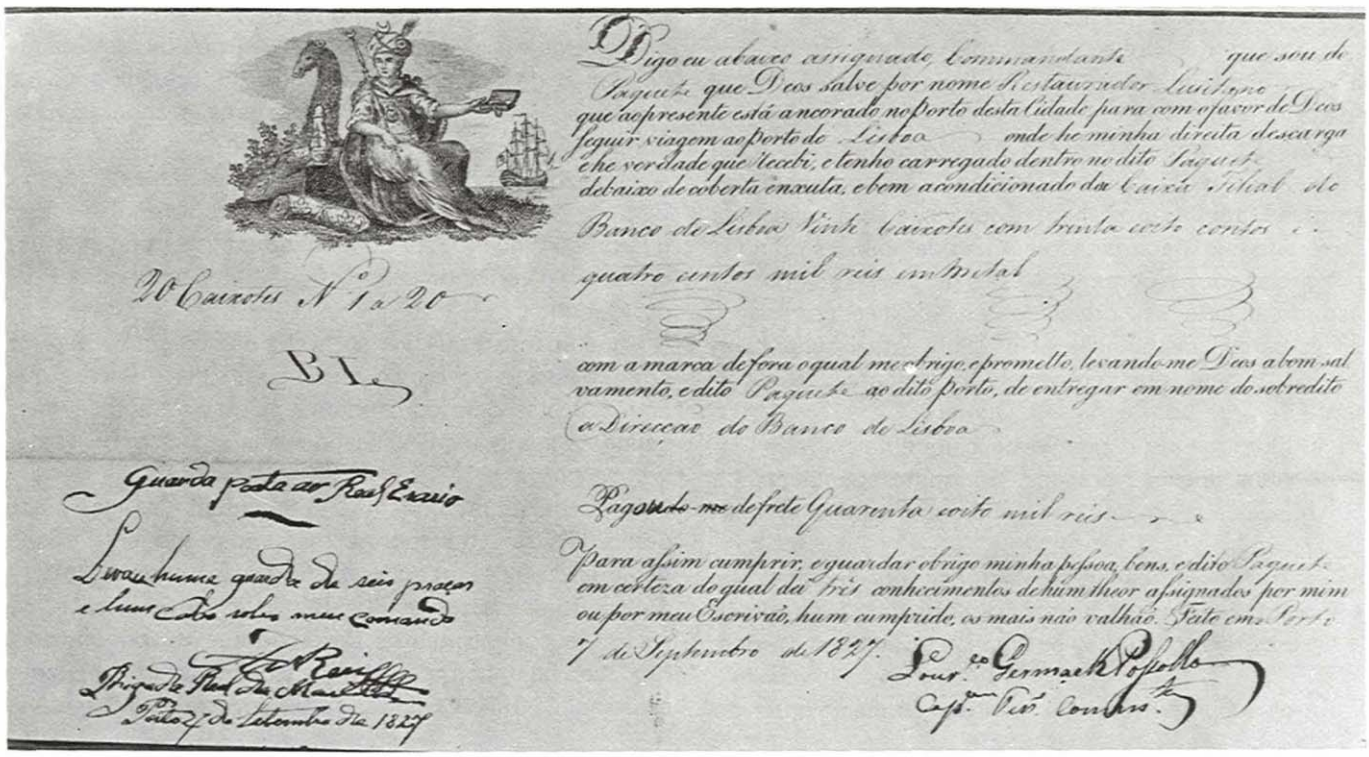




Apólice grande de 10 000 réis (o primeiro papel moeda português).



Verso da apólice grande de 10 000 réis com os carimbos correspondentes aos juros vencidos em cada ano.



O conhecimento de embarque de 1827.

val de Madrid, em que os conhecimentos de embarque portugueses justificam, por si só, o interesse que internacionalmente lhes é dispensado.

N.R. — Estes dois documentos foram, recentemente, postos à venda. O primeiro — o bilhete de lotaria — foi adquirido pela Escola Naval, para figurar no seu museu; o segundo — o conhecimento de embarque — vendido num leilão, foi comprado para Inglaterra pela importância de 8500$00.

Alberto Cutileiro

O destino

Sou dos que crêem que, cada um quando nasce, traz o seu destino marcado; se assim não fosse, já não pertenceria ao número dos vivos, com certeza. Também acredito que a maioria dos homens são tão pobres do que a fortuna reparte que, quando esta quiser tomar conta dos seus bens, não lhe ficarão devendo nenhum desejo.

Embora saiba que me exponho a juízos temerários, devo confessar que, no capítulo "sorte", tenho sido um privilegiado. Poderá parecer absurdo, nos tempos difíceis que correm, haver alguém como eu, que se sinta bafejado pela "sorte", apesar de viver única e exclusivamente do meu trabalho; no entanto, quem me ler até ao fim, acabará por me dar razão.

— Era ainda criança, fiquei sob um carro de bois, fui espezinhado pelos animais, e apenas sofri ligeiras escoriações; meu irmão mais velho, vítima do mesmo acidente, ficou bastante maltratado.

— Mais tarde, quando tomava banho numa represa, com auxílio de duas cabaças que serviam de flutuadores, partiu-se o cabo que as ligava e mergulhei; fui salvo por um adulto que acidentalmente se apercebeu da minha aflição.

— Em 1944 — meu primeiro ano na Marinha — quando procedia à limpeza interna do "Grumman 107" no Centro de Aviação do Bom Sucesso, houve um curto-circuito e o avião incendiou-se; saltei pela porta da cauda, dei o alarme, acorreram os socorros e fiquei ileso. No entanto, o cabo mecânico Trindade, que também se encontrava dentro do aparelho, sofreu queimaduras que o imobilizaram largo tempo no hospital.

— Mas o caso mais flagrante do factor "sorte" que ocorreu na minha vida, deu-se no ano 1949/50. Estava embarcado no aviso "Bartolomeu Dias". Tinha por encargo a limpeza e conservação da máquina frigorífica de ré, juntamente com o marinheiro-fogueiro Gouveia que era mais antigo do que eu. O navio encontrava-se na Rocha Conde d'Óbidos (CUF), encostado ao cargueiro "Sofala" que, comparado connosco, parecia um arranha-céus ao pé duma vivenda; ultimavam-se alguns pormenores após longa reparação, e procedia-se à experiência de máquinas; recordo-me como se fosse hoje; o almoço nesse dia, era bacalhau cozido com batatas; na experiência da frigorífica de ré estava eu, o marinheiro Gouveia, um jovem engenheiro e dois operários especializados da empresa adjudicatária da reparação. Os compressores trabalhavam há bastante tempo sem que o termómetro da salmoura baixasse ou o próprio encanamento ligado à válvula de expansão arrefecesse, como se esperava. Os técnicos trocavam impressões e com a chave adequada resolviam rodar mais um quarto de volta, estrangulando a passagem da válvula e ficavam aguardando o resultado. Nesta altura, o marinheiro Gouveia lembrou-se do almoço e disse-me para ir pedir ao cozinheiro para tirar o nosso bacalhau, pois gostávamos mais dele assado do que cozido, e fui. Quando regrassava à frigorífica, espesso rolo de fumo invadia o corredor de BB; fiquei sobressaltado e corri para a popa mas, oh desdita! ... Pela mão do imediato, banhado em espuma contra incêndio, todo nu, com a pele das mãos a descascar como quem descalça luvas, fui encontrar o camarada que momentos antes me pedira para dar o recado ao cozinheiro; o engenheiro, com os dois operários, não tiveram vida para sair, por se encontrarem fortemente queimados; procedeu-se à evacuação dos corpos que jaziam na câmara frigorífica, para os conduzir ao hospital; foi difícil transpor o "Sofala" que, impassível, nada facilitava para sairmos do transe. Infelizmente todos pereceram.

Do inquérito levado a cabo concluiu-se que o acidente se deu por erro do produto engarrafado para carregar o sistema que, em vez de ser anidrito carbónico, era oxigénio.

Escusado será dizer que muitos almoços passei sem vontade de comer e muitos arrepios senti quando entrava na câmara frigorífica de ré.

Aqui presto homenagem àqueles que, na sua juventude, tão ingloriamente perderam a vida, só porque a "sorte" não quis nada com eles.

Joaquim José Ferreira
1.º-ten. SG

Tróia de Setúbal — um loc

No Museu de Marinha há muito que ver e, por detrás de cada coisa, existe uma história para contar.

É o caso dos pedaços de ânforas, expostas à entrada sobre dois estrados com areia, onde um lacónico dístico refere: *Ânforas hispânicas dos séculos I e II d.C., recolhidas no Sado (Tróia — Setúbal).*

A história é esta:

Em fins de 1975, uma equipa de mergulhadores da Armada, que efectuava exercícios com base no draga-minas "São Roque", encontrou-os casualmente, num fundão localizado a cerca de 500 metros do Marco da Califórnia, junto à caldeira de Tróia, bem como outros inúmeros pedaços de barro, sem interesse, pelo seu reduzido tamanho.

Segundo Nery Delgado (*1*), Tróia deve ter sido uma ilha que, em época indeterminada, se ligou ao continente.

Na sua orla norte, justamente em frente de Setúbal, existem as ruínas duma antiquíssima cidade, que muitos autores dizem ser a povoação romana Cetóbriga, mencionada por Cláudio Ptolemeu de Alexandria (*2*) e outros escritores da Antiguidade.

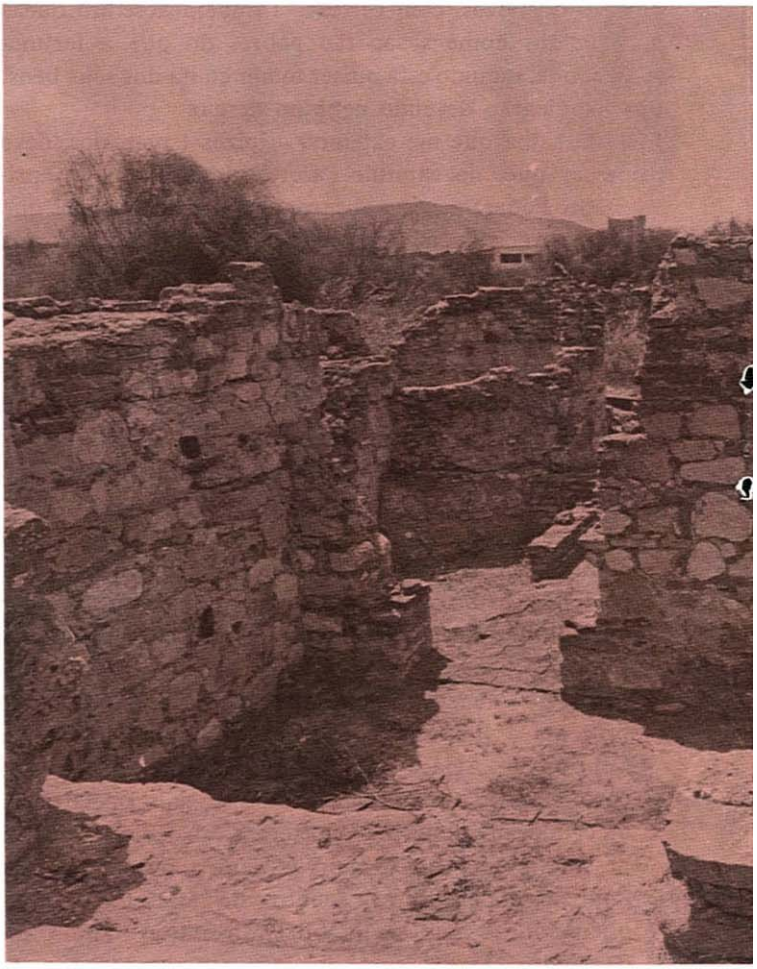
O seu nome actual é Tróia, ou Tróia de Setúbal, não só para a distinguir da Tróia dos poemas homéricos, mas também de outras Tróias que existem no nosso país (*3*).

É muito provável que estas ruínas já fossem conhecidas anteriormente, mas o primeiro autor que lhes fez referência é Gaspar Barreiros (*4*), em 1561. Segue-se-lhe André de Resende (*5*), na mesma década, que aí fez as primeiras escavações por interesse científico, tendo achado uma estátua sem cabeça, algumas inscrições romanas e destroços de um templo dedicado a Júpiter Amon, como se concluiu dos símbolos que ainda existem sobre os restos da portada.

Por volta de 1770, foram feitas escavações na presença da futura rainha D. Maria I e encontraram-se outras estátuas, sepulturas de pedra e de adobes (tijolos cozidos ao sol), umas com ossadas, outras com cinzas, colunas, cipos, medalhas, inscrições e vários outros objectos. Nessa altura eram já conhecidas inúmeras salgadeiras que se estendiam ao longo do rio, numa extensão de cerca de quatro quilómetros, o que leva a crer que a pesca e a salga de peixe tinham grande importância e interesse na vida dessa população. Entre as ruínas foram ainda descobertas pinturas murais, um baptistério, umas termas e um valioso relevo do culto de Mitra.

Em 1814 desmoronou-se uma ribanceira que entestava com o rio e deixou exposto um caixão de chumbo que continha diversos objectos de arte; este caixão foi entregue a D. Rodrigo de Lencastre, governador de Setúbal. Em casa do duque de Palmela existia uma taça de prata com figuras mitológicas em relevo, vermiculadas de ouro, que era um dos objectos contidos nesse caixão.

Em Agosto de 1883, descobriu-se uma bem conservada e



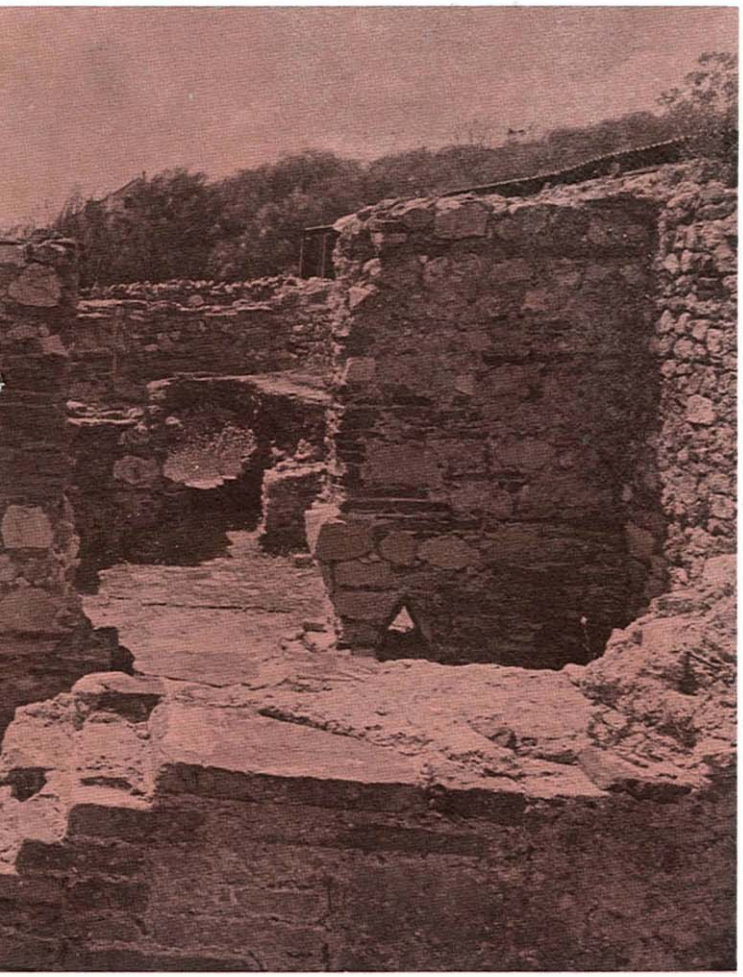
Curioso aspecto das ruínas de um templo.

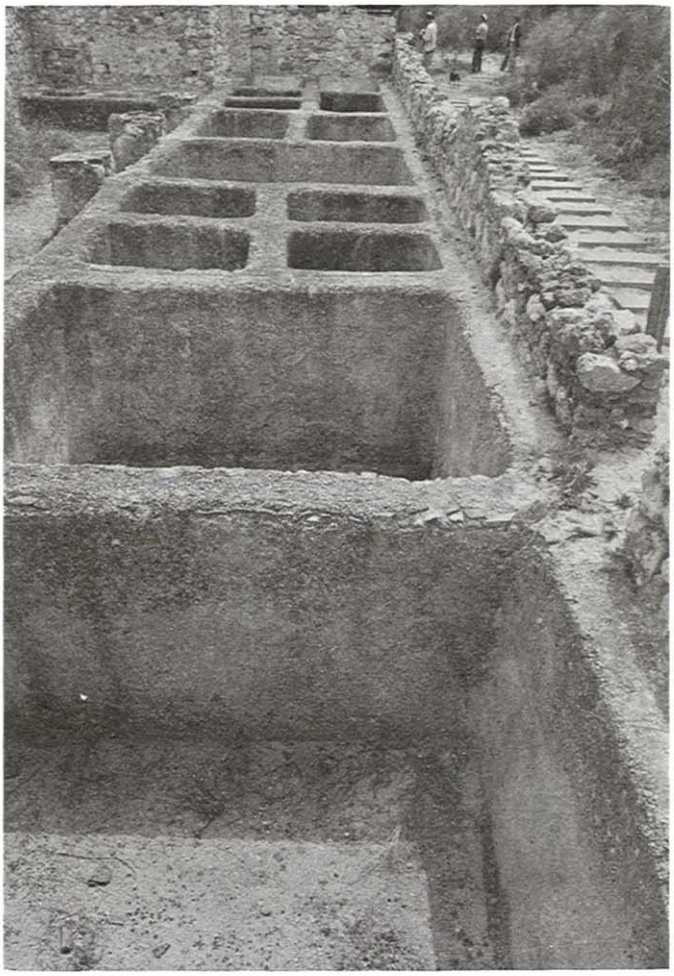
expressiva cara ou máscara, em bronze, de um sátiro, um desses monstros de fábulas, inseparáveis do culto de Baccho, que habitava os bosques e montanhas e representava, em toda a sua plenitude, as forças vitais da natureza, formando o séquito do Fauno. Esta interessante antiqualha surgiu junto ao lugar onde existia o tal templo gentílico dedicado a Júpiter, cuja maior parte está ainda soterrada.

Recuperaram-se também mais algumas moedas de bronze de imperadores romanos, de pequenas dimensões e frustas na sua maioria; grande quantidade de pregos de diferentes tamanhos e quase todos de cobre; uma apreciável porção de fragmentos de canos de chumbo; alfinetes e agulhas de fazer redes; diferentes partes de objectos de bronze que teriam servido de ornato a outros; muitos pedaços de vidro de diversas cores; fragmentos de vasos, taças e lucernas sepulcrais de barro vermelho e fino, conhecido por *saguntino* ou *terra sigillata*. Também se encontraram partes de cimalhas, cornijas, etc., em mármore.

No dia 1 de Maio de 1850, a Sociedade Arqueológica Lusitana, que fora fundada alguns meses antes, começou a fa-

cal que vale a pena visitar





Um recanto com salgadeiras em apreciável estado de conservação.

zer cuidadosas escavações, descobrindo grande diversidade de vasos de vários materiais, esqueletos de carneiros, muitas outras ossadas, instrumentos agrários, loiças, milhares de moedas cunhadas em Roma, Antióquia, Constantinopla, Cartago, Leão, etc., numerosas casas, algumas de abóbada e com belas pinturas a fresco e mosaicos nos pavimentos.

Já no século actual, o coronel Marques da Costa fez ali importantes pesquisas (não sistemáticas), tendo publicado parte dos resultados, durante a década de 20, nos volumes XXVI, XXVII e XXIX de uma das principais revistas de arqueologia do nosso país, "O Arqueólogo Português", que ainda hoje se edita. Os materiais que recolheu encontram-se actualmente no Museu Nacional de Arqueologia e Etnologia (antes Museu Etnológico do dr. Leite de Vasconcelos).

Finalmente, em 1948, com os arqueólogos prof. Manuel Heleno e dr. Fernando Bandeira Ferreira, da Faculdade de Letras de Lisboa, iniciaram-se escavações sistemáticas em Tróia, que foram continuadas pelo prof. Fernando de Almeida, da mesma Faculdade, até aos primeiros anos da década de 70.

Durante este período, foram exumados dois cemitérios, uma fábrica de salga de peixe e de *garon* em apreciável estado de conservação, um templo paleocristão — com interessantes frescos policromos — um conjunto funerário muito curioso composto de túmulos em forma de calote esférica (tipo até então desconhecido na Península) etc. Foram ainda reexumadas as termas, as quais, já conhecidas no século XIX, tinham entretanto voltado a ser cobertas pelas areias transportadas pelo vento.

É importante lembrar que os arqueólogos citados trabalharam acompanhados pelos seus alunos, o que tornou Tróia uma verdadeira escola prática de técnicas de escavação arqueológica.

Há ainda a referir que foi em Tróia que funcionou, dirigido pelo dr. Bandeira Ferreira, o primeiro campo de trabalho de arqueologia para estudantes estrangeiros que se realizou no nosso país. O mesmo arqueólogo dirigiu também ali as primeiras pesquisas subaquáticas de arqueologia que se efectuaram em Portugal.

Os materiais recolhidos foram igualmente entregues, na sua maioria, no Museu atrás citado.
A cidade de Cetóbriga — se de Cetóbriga se trata — parece ter sido abandonada antes do fim do Império Romano, por motivos que se desconhecem. Chegou a sugerir-se que a causa tivesse sido um terramoto ou uma inundação, mas o aspecto das ruínas desmente essas hipóteses.

E agora, feita esta divagação histórica, voltemos às ânforas do Museu.
Uma ânfora era um recipiente de barro com duas asas, de forma ovóide ou alongada, que servia para guardar vinho, azeite, cereais, mel, etc. As de Tróia eram principalmente utilizadas no transporte e armazenamento de pasta de peixe (que ao tempo se chamava *garon*). Sabe-se que as ânforas gregas, ditas "panatheneas", cheias com azeite de olivais sagrados, eram oferecidas como prémio aos vencedores das conhecidas festas com o mesmo nome. Também é do conhecimento geral que na "Odisseia", de Homero, consta que Ulisses, ao preparar a sua longa viagem, encheu muitas ânforas com vinho, para levar a bordo.

Aqui fica, muito resumidamente, a história daqueles *cacos velhos* que o leitor pode admirar no Museu de Marinha e que estiveram escondidos no fundo do mar durante, nada menos, de 1800 a 1900 anos!

José Agostinho de Sousa Mendes
Cap.-m.-g.

—

(1) Joaquim Filipe Nery da Encarnação Delgado. Notável geólogo que nasceu em Elvas, em 1835. Autor de numerosa bibliografia.
(2) Cláudio Ptolemeu de Alexandria pertenceu à dinastia Ptolemaica dos faraós do Egipto, que começa no ano 323 a.C. e acaba no ano 30 a.C., com Cleópatra e seu filho César Ptolemeu.
(3) O povo português, como aliás o italiano, chama Tróia a ruínas em que aparecem vestígios de fogo, porque, como se sabe, Tróia da Asia Menor foi incendiada depois de conquistada pelos gregos. Esta região de Tróia de Setúbal, segundo diz Plínio, o Antigo, nos seus famosos escritos — autor da célebre "Historia Naturalis", nasceu na Itália setentrional, provavelmente em Novus, no ano de 23 d.C. e morreu em 79 na grande erupção do Vesúvio, que sepultou Pompeia e Herculano — era habitada pelos bástulos, de origem fenícia, povo este anterior à dominação romana. Segundo os mais conceituados arqueólogos portugueses do nosso tempo, esta teoria de Plínio deve estar errada, visto os vestígios até agora encontrados naquela língua de terra, a sul de Setúbal, datarem da época romana ou de tempos posteriores. Fala-se, é verdade, de há muitos anos terem sido encontrados objectos classificados de fenícios. No entanto, admitindo ser verdadeira tal notícia, pode tratar-se de peças cartaginesas, mas fabricadas já no tempo em que Cartago era romana. Ora, todos sabemos que a arte cartaginesa tem grande influência fenícia e daí, a possibilidade de uma confusão.
Estrabão e Avieno afirmaram também, em escritos, que esses bástulos faziam comércio com as ilhas Cassitérides, para o que costeavam a Lusitânia, fundando cidades e feitorias. As Cassitérides são ilhas que os geógrafos antigos mencionam no Atlântico, em face das costas da Europa ocidental e que forneciam aos povos mediterrânicos o estanho e ainda outros metais, como por exemplo o chumbo. Citadas por Heródoto, que não sabe localizá-las, são mais bem descritas por Possidónio, referindo-se-lhes também numerosos autores da Antiguidade, como Plínio, Pompónio Mela, Ptolemeu, etc. Eram em número de dez, próximas umas das outras e sitas no alto mar, ao norte do porto dos Artabros, ou em frente da costa dos Celtas. Os seus habitantes eram pacíficos e consagravam-se ao pastoreio e ao tráfico, tanto de estanho e de chumbo, como das peles dos seus rebanhos. Modernamente, tem-se tentado identificar as Cassitérides, procurando estabelecer correspondência entre os velhos textos e a carta mineira. Na verdade, as opiniões continuam divididas. Muitos vêm as Cassitérides nas ilhas Britânicas, ou junto da costa da Bretanha francesa. Schulten, Obermaier, Serpa Pinto, etc., preferiam localizá-las no noroeste da Península Ibérica, sendo opinião de Schulten que seriam as dez ou onze ilhotas situadas entre os cabos Falcoeiro e Silleiro, na costa de Pontevedra. Não falta quem, como Cuevillas, as considere de imaginária natureza insular, sendo o estanho proveniente da área continental galaico-lusitana. A palavra kassíteros *com significado de estanho, não é originariamente grega. Naturalmente, como supôs Salomão Reinach, o estanho tirou aquele nome da designação toponímica da sua proveniência. Mas a opinião mais generalizada é a que identifica as Cassitérides com as ilhas Sorlingas ou Scilly ao largo da Cornualha. Tudo isto, porém, não passa de simples suposição.*
Nota: Estrabão foi uma dos maiores geógrafos da Antiguidade; de origem grega, nasceu na Capadócia, Ásia Menor, tendo vivido entre 58 a.C. e 25 da nossa era.
Rúfio Festo Avieno foi autor latino do século IV d.C., tendo vários escritos sobre a religião e a antiguidade romanas. Natural de Volsínia. No seu poema "Ora Maritima" encontra-se o mais antigo depoimento sobre geografia e etnologia da costa ocidental da Península Ibérica.
(4) Erudito do século XVI, cónego da Sé de Viseu e depois religioso franciscano, com o nome de Frei Francisco da Madre de Deus. Autor duma vasta bibliografia. Nasceu em Viseu em data desconhecida e morreu em 1574.
(5) Notável humanista e arqueólogo do século XVI, nasceu em Évora, onde morreu em 1573.

Filatelia

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Está em circulação desde 9 de Junho passado, a série comemorativa do IV centenário da morte de Luís de Camões.
Trata-se, em nossa opinião, de um conjunto muito expressivo e belo, como aliás era exigido pela efeméride. Infelizmente, e por razões que nos ultrapassam, não recebemos a respectiva pagela anunciadora, o que nos impede de fazer a nossa habitual apreciação. De qualquer modo, reproduzimos os selos, na verdade magníficos, quer nos desenhos quer ainda na sobriedade das cores.
Consideramos, em todos os aspectos, muito positivo este conjunto que eleva e consagra a filatelia portuguesa. Ainda em Junho, no dia 30, outra série foi posta em circulação, esta comemorando os 400 anos de "A Peregrinação", de Fernão Mendes Pinto, uma sátira em que o autor critica os seus compatriotas e as ins-

tituições portuguesas, tanto civis como religiosas, por contraste com o que vai encontrando no estrangeiro e em países supostamente bárbaros. Através da ficção, Fernão Mendes Pinto apresenta uma realidade que convinha ficar esquecida, o que efectivamente aconteceu durante largos anos.

Os selos que constituem esta série e que reproduzimos, expressam com graciosidade e encanto a efeméride de uma obra talvez pouco conhecida, mas graciosa.

LUBRAPEX 80

Como já noticiámos, realiza-se entre 18 e 28 de Outubro próximo, na Biblioteca Nacional de Lisboa, a 8.ª festa máxima dos filatelistas portugueses e brasileiros, já com enorme projecção internacional.

Os Correios do Brasil também assinalarão o acontecimento, emitindo uma série alusiva que tratará do tema Fauna Brasileira e que será posta em circulação simultaneamente no Brasil e em Portugal, aqui em pavilhão montado no local da exposição.

Este será mais um motivo de interesse a ter em consideração, já que acontecimentos do género não são frequentes.

TROCAS FILATÉLICAS

Joaquim Custódio Prisca, nosso leitor morador na Av. D. João III, 20-3.º Dto. — 9500 Ponta Delgada — Açores, deseja correspondentes para trocas de selos.

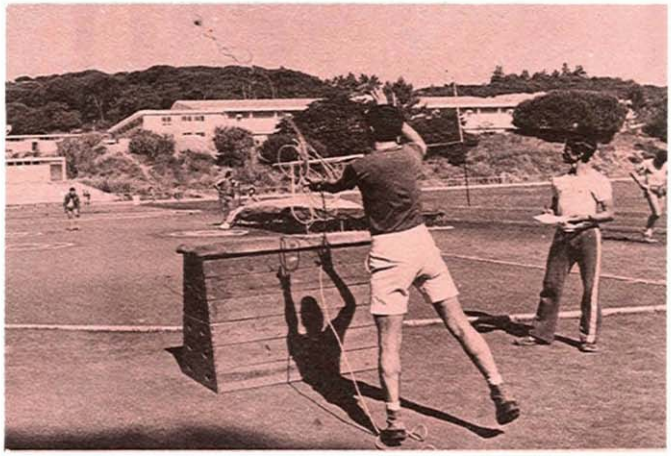
Colecciona Espanha, França, Checoslováquia, Canadá e Estados Unidos da América.

Condições de troca: selo por selo.

G. Brandão
2.º-ten. SG

Desporto

Os nadadores que tomaram parte na estafeta de 4x25 m.



Um concorrente no lançamento de retenida.

TROFÉU "DIA DE PORTUGAL, DE CAMÕES E DAS COMUNIDADES"

Nos dias 3 e 4 de Junho findo, no complexo desportivo da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, disputou-se o troféu em epígrafe, com provas de atletismo e de natação, cuja organização pertenceu ao Centro de Educação Física da Armada (CEFA).

Participaram 155 atletas e nadadores, em representação de 12 unidades ou serviços.

Classificações das provas:

1500 m planos: 1.º-Mar. LFZM Oliveira (CEFA), 2.º-Gr. L Lopes (Grupo n.º 1 de Escolas da Armada), 3.º-Mar. FZ Carreira (F.F.C. — BF1).

Lançamento de retenida: 1.º-Cabo RFZM Martins (CEFA), 2.º-Gr. FZ (F.F.C. — UAF), 3.º-Mar. R Alves (Corveta "Afonso Cerqueira).

Tracção à corda: 1.º — Arsenal do Alfeite, 2.º — Força de Fuzileiros do Continente — (Bat. Fuz. n.º 1), 3.º — F.F.C.-UAF.

Estafeta 4x25 m (natação): 1.º — Arsenal do Alfeite, 2.º — Grupo n.º 1 de Escolas da Armada, 3.º — F.F.C.-BF3.

O troféu em disputa foi ganho pelo Arsenal do Alfeite, classificando-se nos lugares de honra as equipas do CEFA e da Forças de Fuzileiros do Continente — UAF.

(Colaboração do CEFA)

TORNEIO DA ARMADA DE TIRO DE PISTOLA

Em Maio findo, na carreira de tiro improvisada do Centro de Educação Física da Armada (CEFA), realizou-se o torneio em epígrafe.

No dia 19, efectuou-se a prova de pré-selecção, com a participação de 49 concorrentes, em representação de diversas unidades, na qual foram apurados 18 atiradores, nove para cada categoria.

No dia 20, disputou-se a competição de 2.ª categoria, que foi ganha pelo 1.º-ten. Pires Soeiro (457 pontos), do NRP "Alm. Gago Coutinho", seguido do cabo FZ Candeias (443) e do cabo FZ Afonso (431), ambos da Escola de Fuzileiros.

No dia 23, estiveram em acção os nove apurados da 1.ª categoria. Foi vencedor o 1.º-ten. Alvarenga Rua (572 pontos), da Escola Naval, seguido do cap.-ten. EM Ferreira Neto (567), da Direcção-Geral do Material Naval, e do cap-ten. Trigo Allen (564), do EMGFA.

Os cinco primeiros classificados desta categoria foram apurados para representaram a Armada no próximo Torneio de Tiro das Forças Armadas, cuja organização pertence ao Exército.

(Colaboração do CEFA)

FUTEBOL DE CINCO

Com a participação de 18 equipas, terminou recentemente o torneio de futebol de cinco, organizado pela UAOACM (Unidade de Apoio aos Organismos da Administração Central da Marinha) e destinado aos serviços e unidades instalados no edifício da Marinha.

O torneio, que foi disputado com muita animosidade, correcção e desportivismo, foi ganho pela equipa da UAOACM que não registou qualquer derrota.

A classificação da fase final: 1.º — UAOACM (14 pontos), 2.º — Direcção das Infra-estruturas Navais (Civis) (12), 3.º — Centro de Comunicações da Armada (10).

A equipa da UAOACM, vencedora do torneio.

Numismática e Medalhística

Clube Numismático de Portugal tem sede própria

Ter uma sede para convívios, permutas, palestras e outras actividades é algo necessário para o bom funcionamento de qualquer associação. Ter um local destes "próprio", então será excelente.

Sobre este assunto, ficámos agradavelmente surpreendidos quando, ao recebermos o n.º 17 da "Numismática", deparámos na capa com a legenda *CNP tem sede própria.* Trata-se, indiscutivelmente, de um momento alto na vida de qualquer associação, senão dos mais importantes. A este propósito, o seu director, Nestor Vital, escreve: (...) *o CNP dá um novo salto da maior responsabilidade e significado, o da compra de um prédio, em Lisboa, para a sede própria. Fê-lo ao cabo de uns escassos sete anos de existência, o que, para outras congéneres, levou algumas dezenas de anos (...). Bem sabemos que instalações amplas e funcionais criam novas possibilidades de expansão de actividades, gerando potencialidades que, até agora, a exiguidade da sede inicial, não permitia (...).*

Para angariação dos fundos necessários às acções complementares desta aquisição — beneficiações, instalação, recheio — duas importantes iniciativas foram postas em marcha: a de um sorteio anual, aberto exclusivamente aos sócios, durante dez anos (10% cada ano), com um valor de subscrição unitário de Esc. 5000$00 e a de um super-leilão, a realizar nos dias 23 e 24 de Maio, incluindo as trocas normais entre sócios, e a venda das ofertas para obtenção de fundos pró-sede. Neste leilão, os catálogos incluirão lotes valiosíssimos, nacionais e estrangeiros, tais como os 500 reais do cardeal-rei D. Henrique e os quatro cruzados dos Filipes e também moedas do extinto Sultanato de Zanzibar (actual Tanzânia).

Para elucidação dos interessados diremos que a correspondência dirigida ao Clube Numismático de Portugal poderá e deverá desde já ser enviada para a actual sede, sita na Rua Angelina Vidal, 40, em Lisboa.

Longa vida e bons êxitos para o Clube são os desejos que desta secção endereçamos aos responsáveis.

AFAC

NAVIOS DE GUERRA ESTRANGEIROS NA MADEIRA

Durante o mês de Maio passado, aportaram ao porto do Funchal, em visitas de rotina ou não oficial, os navios-escolas "Gorck Fock" e "Custódio de Mello", respectivamente das Armadas da República Federal Alemã e do Brasil, o H.M.S. "Bristol" da Marinha britânica e o TCD "Ouragan" da Armada francesa.

Estes navios, cujas guarnições totalizavam cerca de 1500 oficiais, sargentos e praças, eram comandados respectivamente pelos capitães-de-mar-e-guerra H. Wind, J. B. Silva e A. Casdagli e capitão-de-fragata Albouy.

(Colaboração do C.N.M.)

EXPOSIÇÃO MARÍTIMA CONJUNTA DO MUSEU DE MARINHA E DO MUSEU DE OSLO

Em conjunto com o Museu Marítimo da Noruega (Norsk Sjofartsmuseum) organizou o Museu de Marinha uma exposição subordinada ao tema "Duas Nações Viradas ao Mar" que abriu em 9 de Maio e encerrou em 4 de Junho passado.

Para efeitos da exposição, seguiram para Oslo onze toneladas de material, num contentor cedido e transportado por um armador norueguês.

Todo este material foi construído, preparado e embalado pelo pessoal das oficinas do Museu, em pouco mais de dois meses. Conseguir, em tão pouco espaço de tempo, que o material estivesse em Oslo a tempo e horas, foi quase um recorde, e só possível com a dedicação extrema de todos os intervenientes.

Para a montagem da exposição deslocaram-se a Oslo o subdirector do Museu de Marinha, capitão-de-fragata António Cardoso, os mestres das oficinas Artur de Oliveira, José Maria Matias e Casimiro Matias, e ainda o director do projecto, arquitecto Quirino da Fonseca, da Direcção dos Monumentos Nacionais.

A montagem decorreu de 1 a 9 de Maio e representou um trabalho exaustivo da parte de todo o pessoal envolvido.

A exposição foi inaugurada no dia 9, às 14.00 horas, pelo príncipe herdeiro da Noruega, Harald, visto o rei Haakon VII se encontrar na Jugoslávia para assistir ao funeral de Tito.

A cerimónia, ao mesmo tempo simples, mas protocolar, juntou numa sala do Museu norueguês cerca de 200 convidados e foi abrilhantado pela banda da Marinha de Guerra norueguesa.

Seguiram-se pequenos discursos em inglês, tendo falado em primeiro lugar o armador norueguês Dag Klaveness, vice-presidente da Associação de armadores do Museu, que se referiu à preparação e montagem da exposição.

Seguiu-se o embaixador de Portugal, dr. António Cabrita Matias, que teceu várias considerações sobre a nossa história marítima e salientou algumas semelhanças com a história norueguesa, fazendo votos para que esta exposição abra caminho para futuras actividades que aproximem as duas nações e desperte o interesse dos estudiosos.

Coube em seguida a vez ao director do Museu de Marinha, contra-almirante Leal Vilarinho, que focou algumas semelhanças entre a geografia e a posição de Portugal e da Noruega, ambas nações viradas ao mar e terminou glosando o tema da exposição: "Duas Nações Viradas ao Mar", para dizer que se tratou do trabalho de *dois museus virados um para o outro.*

Encerrou este período de curtas palestras o dr. Svein Molaug, director do Museu Marítimo Norueguês, que referiu a excelente cooperação do nosso Museu e mencionou as autoridades e entidades norueguesas que

contribuiram ou deram facilidades para a realização da exposição.

Por fim, o príncipe Harald fez votos para um maior estreitamento dos laços entre as duas nações e declarou oficialmente aberta a exposição, que percorreu em seguida demoradamente.

Finda a visita, foi servido um lanche com vinhos portugueses e só meia hora depois do previsto é que o príncipe herdeiro se retirou.

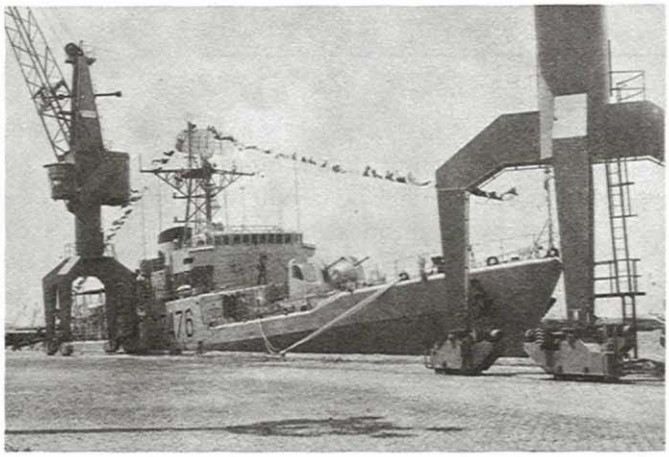
Esta exposição resultou de contactos havidos há mais de dois anos entre o contra-almirante Ricou e o dr. Molaug, quando se encontraram em Mystic (E.U.A.) no Congresso Internacional dos Museus Marítimos. Recebeu desde logo a adesão entusiástica do então embaixador de Portugal na Noruega, dr. Fernando Reyno, e a data foi marcada de forma a coincidir com a visita à Noruega do nosso Presidente da República.

Os principais encargos financeiros foram custeados pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros, sendo a realização da exposição entregue ao Museu de Marinha.

Para a realização da exposição, o Museu de Marinha contou com a colaboração de numerosas entidades: Comissão Técnica Consultiva, que elaborou o guião, diversos departamentos do Estado dependentes da Secretaria de Estado das Pescas e da Secretaria de Estado da Cultura, Secretaria de Estado da Marinha Mercante e ainda o Serviço de Relações Públicas da Lisnave, Setenave, Estaleiros de Viana do Castelo e várias entidades particulares.

Esta exposição foi encerrada, no dia 4 de Junho, com a visita do Presidente da República, general Ramalho Eanes, que era acompanhado pelo chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, por ocasião da sua visita à Noruega.

(Colaboração do Museu de Marinha)



A corveta "Jacinto Cândido" atracada no porto comercial de Aveiro.

Um grupo de crianças de uma escola primária na cozinha da corveta.

PRESENÇA NAVAL EM AVEIRO

A cidade de Aveiro, capital de distrito de fortes tradições marítimas, festejou o seu dia da cidade, no passado dia 12 de Maio.

A Marinha associou-se a estas festividades através da escala no porto de Aveiro, no período de 11 a 14 de Maio, da corveta "Jacinto Cândido", onde se encontrava embarcado o vice-almirante Ramos Rocha, comandante naval do Continente.

Foram trocados cumprimentos protocolares com as individualidades locais e oferecido a bordo da corveta uma recepção onde estiveram presentes numerosas personalidades, quer da cidade, quer da região.

A Câmara Municipal, através da Comissão Regional de Turismo de Aveiro, ofereceu dois passeios à guarnição, em que se incluiu a visita aos pontos de maior interesse turístico da região e um excelente almoço num restaurante regional.

Uma equipa de futebol da "Jacinto Cândido" defrontou a equipa da Base Operacional de Tropas Pára-Quedistas n.º 2, em S. Jacinto, tendo posteriormente tido lugar um almoço de convívio entre as duas equipas.

O navio esteve patente ao público nos dias 12 e 13 de Maio, tendo sido visitado por cerca de um milhar de pessoas muito embora o porto de Aveiro fique situado relativamente longe da cidade. Na manhã do dia 14, visitaram igualmente o navio alguns grupos de crianças das escolas primárias da cidade.

De assinalar, o carinho com que o navio e a sua guarnição foram recebidos pela população de Aveiro, região onde, no passado, a Marinha esteve bem presente.

(Colaboração do C.N.C.)

FISCALIZAÇÃO DA PESCA, REPRESSÃO DO CONTRABANDO E OUTRAS ACTIVIDADES DE UNIDADES NAVAIS DO CNC

No passado mês de Junho, navios do Comando Naval do Continente, no serviço de fiscalização da pesca e na repressão do contrabando, procederam à identificação de diversas embarcações, vistoriando 158 de que resultou o apresamento de 19 (2 na Zona Norte, 9 na do Centro e 8 na do Sul), dos quais 7 arrastões espanhóis, que foram entregues às autoridades marítimas para levantamento dos correspondentes autos.

No mesmo período, unidades navais também dependentes do CNC actuaram na recolha duma defensa frente ao cabo Espichel e de outros objectos que andavam à deriva e constituiam perigo para a nevegação; na detecção de uma embarcação, tipo "Zebro", encalhada a montante do Bugio e seu reboque para Paço d'Arcos; na fiscalização dos esquemas de separação de tráfego no cabo S. Vicente e no cabo da Roca/ /Berlengas; no reboque duma embarcação à vela, que se encontrava a montante da ponte sobre o Tejo, com o mastro partido; na assistência à motora "Zelu", a Oeste de Esmoriz, ao arrastão "Primo Baltazar", no cabo Raso, e à embarcação "Sarita"; no apoio a cursos de patrão de costa da Associação Naval de Lisboa; no transporte de pessoal e material de Lisboa para o Funchal e de uma missão científica às ilhas Desertas; no apoio a cientistas na substituição de uma bóia "ODAS", perto do cabo da Roca e no apoio a embarcações intervenientes num concurso de pesca no mar, na área de Leixões.

FUZILEIROS APOIAM POPULAÇÕES

A Escola de Fuzileiros tem vindo, desde há tempos, a prestar vários serviços de apoio às populações. Assim, em Maio findo, dos serviços prestados realçam-se: o transporte de 1093 alunos de diversas escolas, para visitas de estudo aos Museus de Marinha e do Traje, aos Planetário Calouste Gulbenkian e Aquário Vasco da Gama, etc.; o transporte de dois doentes, um para o hospital do Barreiro e outro para um hospital de Lisboa; no ensino de natação, ministrando aulas a cerca de 80 crianças, sendo 60 filhos dos empregados bancários de Setúbal e de Almada e cerca de 20 dos militares da Unidade, e permitindo a utilização da "pista de manutenção" da Escola a cerca de 100 civis.

O RECRUTAMENTO DE 1942 EM FESTA

Com a presença amiga do capelão graduado em 1.º-tenente David Monteiro, do Grupo n.º 1 de Escolas da Armada, elementos da "escola" de 1942, reuniram-se num almoço de confraternização, no dia 31 de Maio findo, em Buarcos — Figueira da Foz. O convívio, que decorreu com a habitual animação, serviu de pretexto para se recordarem os bons momentos passados.

Precedendo o almoço, o capelão Monteiro celebrou uma missa, durante a qual fez uma alusão ao dia que os "filhos da escola" estavam a reviver.

(Colaboração de Armando A. Pires)

DIA DE PORTUGAL, DE CAMÕES E DAS COMUNIDADES

As festividades nacionais de 10 de Junho foram, este ano, comemoradas solenemente na cidade de Leiria. A elas se associaram todos os órgãos de soberania e o povo. Com *fé no futuro livre e democrático da Pátria*, como se referia na mensagem do Conselho da Revolução dirigida a todos os portugueses, a qual acrescentava:

(...) que o Dia de Portugal seja real-

mente o dia de todos os portugueses, irmanados no mesmo amor pelas raízes que os prendem à Pátria.

É também o dia escolhido para celebrarmos Camões, símbolo do espírito e da cultura lusíada, marco paradigmático da contribuição fundamental dada pelos portugueses ao avanço da história. Dia especialmente significativo este ano, pois é o do 4.º centenário da morte do poeta (...).

As cerimónias realizadas na cidade do Lis — que viveu um dos maiores dias da sua história — em que foi inaugurado um monumento ao épico, da autoria do escultor Fernando Marques, foram presididas pelo Presidente da República, general Ramalho Eanes, que estava acompanhado pelos presidentes da Assembleia da República e do Supremo Tribunal de Justiça, vice-primeiro-ministro, conselheiros da Revolução, chefes dos Estados-Maiores da Armada, do Exército e da Força Aérea, comandante da Região Militar do Centro, governador civil do distrito e presidente da Câmara Municipal de Leiria, além de numerosos membros do Corpo Diplomático acreditado em Lisboa.

Na sessão solene efectuada, após o festival realizado no estádio local, o Presidente da República condecorou com diversos graus das Ordens Militares de Cristo e de Sant'Iago da Espada e do Infante D. Henrique várias individualidades políticas, científicas, culturais e desportivas. Neste acto, além do general Ramalho Eanes, foram oradores oficiais os escritores e críticos David Mourão-Ferreira e Eduardo Lourenço.

O Presidente da República inaugura o monumento a Camões, em Leiria.

A nossa Armada, como habitualmente, aproveitando viagens de instrução de cadetes, colaborou nas festividades junto de algumas comunidades. Assim, no Dia de Portugal, o navio-escola "Sagres" esteve no Rio de Janeiro e as fragatas "Comandante Sacadura Cabral" e "Comandante João Belo" nos portos franceses de Rouen, Bordéus e Nantes.

OFICIAL DA US NAVY CONDECORADO

Durante a cerimónia realizada no dia 12 de Junho último, no seu gabinete, o chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, condecorou com a medalha de Mérito Militar de 1.ª classe o capitão-de-mar-e-guerra Robert Lee Dodd, da Marinha norte-americana, chefe da Divisão de Operações e, actualmente, exercendo as funções de chefe do Estado-Maior do Comando da Área Ibero-Atlântico. À cerimónia assistiram oficiais generais e superiores das duas Armadas, entre os quais o vice-almirante Bustorff Guerra, vice-CEMA, e o contra-almirante Tyler Deadman, comandante do COMIBERLANT. Presentes também as esposas de alguns dos oficiais que assistiram ao acto.

Os participantes da reunião da ANCA.

AGÊNCIA ALIADA DE COMUNICAÇÕES NAVAIS

De 16 a 20 de Junho de 1980, realizou-se em Lisboa, no Instituto da Defesa Nacional, a 1.ª Reunião Plenária de 1980 da "Allied Naval Communications Agency" (ANCA). A organização da reunião esteve a cargo do Estado-Maior da Armada, a quem pertence, aliás, o representante nacional naquela Agência, capitão-de-fragata Manuel Figueiredo. Estiveram representadas as nações da Aliança, os comandos na NATO (principais e subordinados) e outros organismos relacionados com comunicações navais.

A ANCA é um organismo NATO especializado em comunicações navais que trata essencialmente do estabelecimento de procedimentos, do estudo de técnicas e do sistema de comunicações, com vista a possibilitar a interoperabilidade entre as Marinhas das nações da Aliança.

A manterem-se as presentes regras para a realização de reuniões desta natureza, só daqui a cerca de 13 anos voltará a ter lugar em Portugal uma nova reunião da ANCA.

SESSÕES DA ACADEMIA DE MARINHA

Sob a presidência do capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota, a Academia de Marinha reuniu-se em sessões plenárias públicas, nos dias 18 e 25 de Junho último, nas instalações do Museu de Marinha, em Belém.

Na sessão do dia 18, o eng. Fernando Abecasis apresentou a comunicação "Fenómenos aluvionares e a sua abordagem por meio de modelos reduzidos".

O orador, depois de se referir àqueles fenómenos litorais, analisou a acção das ondas e das correntes, os seus efeitos principais e a obras marítimas que pode ser necessário construir em consequência de tais fenómenos.

O eng. Fernando Abecasis faz a sua comunicação.

O prof. arq. Lixa Filgueiras.

Seguidamente, examinou a abordagem dos problemas referidos, por meio de ensaios em modelo reduzido, apresentando considerações sobre as condições de semelhança, nos vários casos concretos e descreveu a operação de taragem do modelo. Finalmente, expôs vários casos reais, correspondentes à existência de condicionamentos distintos, que foram testados com êxito pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil: a restinga do Lobito, em Angola, as praias do Flamengo e de Copacabana, no Rio de Janeiro, o porto da Figueira da Foz e o porto de Huelva, no sul de Espanha.

Na reunião do dia 25, o prof. arq. Lixa Filgueiras, membro efectivo da Academia, fez a comunicação "Uma presumível herança germânica na construção naval tradicional portuguesa".

O conferencista diria que a subdivisão geográfica do nosso território em duas áreas de influência — Atlântica e Mediterrânica — fica expressa, no caso das embarcações regionais, por uma fronteira absoluta — o Douro.

Mas, enquanto para o sul deste rio se verifica inegável homogeneidade entre os espécimes tradicionais mais antigos, a norte domina uma grande variedade tipológica.

A falta de documentação escrita, a análise dos barcos — desde o tipo de pesca, das "colmeias" nortenhas, até aos dos rios do Noroeste e seus afins da Galiza, construídos segundo a técnica nórdica — sugere que toda essa diversidade resulta de diferentes influências sofridas em variadas épocas, sendo apontadas como linhas de pesquisa a desenvolver, os casos da permanência (por dois séculos) dos Suevos, no Noroeste Peninsular; dos contactos com os normandos (na fase das relações amigáveis), das várias e difusas correntes migratórias que ajudaram a definir e a fixar as estruturas de base do novo estado Peninsular.

A palestra, ilustrada com a projecção de diapositivos, foi objecto de comentários e pedidos de esclarecimentos.

CONFRATERNIZAÇÃO DOS VOLUNTÁRIOS DE 1945

No 35.º aniversário do seu alistamento na Armada, os alunos-marinheiros de 1945 *tocaram* o clarim da saudade num almoço-convívio, realizado recentemente.

Por intermédio da "Revista da Armada" enviam o fraternal abraço aos que não puderam estar presentes.

(Colaboração do 1.º-sarg. E RA M. Vieira)

3.º FESTIVAL DAS BANDAS MILITARES

Este festival realizou-se na cidade de Coimbra, sob organização do Estado-Maior-General das Forças Armadas e da Região Militar do Centro.

Nos dias 25 e 26 de Junho findo, no Teatro Gil Vicente, efectuaram-se concertos sinfónicos em que actuaram as bandas da Armada, do Exército e da Guarda Fiscal, no primeiro dia, e as da Força Aérea, Polícia de Segurança Pública e Guarda Nacional Republicana, no segundo.

O festival foi encerrado com um espectacular "tatoo", no Estádio Municipal, presidido pelo general Ramalho Eanes, na sua qualidade de CEMGFA. Presentes o ministro da Defesa Nacional, eng. Amaro da Costa, o vice-CEMGFA, general Altino de Magalhães, os chefes dos Estados-Maiores dos três ramos das Forças Armadas, almirante Sousa Leitão, da Armada, general Pedro Cardoso, do Exército e general Lemos Ferreira, da Força Aérea, conselheiros da revolução capitão-de-mar-e-guerra Almeida e Costa e capitão Marques Júnior, comandantes da Região Militar do Centro, P.S.P., G.N.R. e G.F. e outras autoridades militares e civis.

Exibiram-se, a abrir, a banda da P.S.P., e seguidamente as da G.F., Armada, Exército, Força Aérea e G.N.R.

Com a banda da Armada, sob a direcção do maestre 1.º-tenente SG Manuel Maria Baltazar, exibiu-se uma força de 60 fuzileiros do Batalhão n.º 2, em exercícios autocomandados que despertaram o interesse do público e foram muito aplaudidos. Tanto a banda como a força de fuzileiros desenharam na relva figuras alusivas à Marinha — a âncora e a cruz de Cristo — e outras, entre as quais a palavra Coimbra.

A seguir à exibição da banda da Força Aérea, assistiu-se à descida de seis pára-quedistas lançados de um helicóptero pairando sobre o estádio e a seguir à da banda da G.N.R. alguns soldados do esquadrão de motos, fizeram evoluções terminando com uma pirâmide de 12 homens sobre uma única moto.

A assistência, calculada em cerca de 30 000 pessoas, aplaudiu calorosamente todos estes números do "tatoo".

Também os homens do Exército fizeram uma representação da Batalha do Buçaco, com armas e uniformes da época, muito apreciada e aplaudida também.

CONVÍVIO DOS "FILHOS DA ESCOLA" DE 1945

Durante os três primeiros meses friorentos e húmidos de 1945, a Escola de Alunos Marinheiros, em Vila Franca de Xira, aturou paternalmente um grupo dilatado (504) de rapazes que, nos seus tenros 20 anos de idade, a ela se acolheu para receber, curiosamente, a instrução militar básica.

Transmontanos e algarvios, minhotos e beirões, alentejanos e ilhéus, misturaram seus sotaques, baralharam seus costumes, dormiram em caserna comum, comeram à mesma mesa.

Orientados pelo sargento Martins, ensinados pelo sargento Herculano, limados pelo sargento Palma, educados pelo sargento Saramago, polidos pelos sargentos Graça e Jardim e completados pelo sargento Silva, todos dirigidos pelo então jovem 1.º-tenente Luciano Bastos, tornaram-se amigos para toda a vida.

Finda a recruta, houve o desapartar do grupo. Cada qual seguiu o seu rumo levando consigo um naco de amizade que cada "filho da escola" lhe ofereceu, que de tão pura e sincera, vai crescendo ao longo do tempo em ritmo directamente proporcional ao engrossar de saudades dessa distante e sadia convivência.

Para suavizar essas saudades, recordando em conjunto os acontecimentos mais invulgares vividos nessa data afastada, mais uma vez se juntaram, no passado dia 14 de Junho, na Costa da Caparica, num encontro de confraternização, comemorando o 35.º aniversário do seu recrutamento, 92 elementos, alguns acompanhados por familiares.

Com a animação própria de convívios desta natureza, decorreu a confraternização deste ano, vendo-se

entre os presentes, o 6481 — o *Lagarto* — que amparado a duas muletas, a isso forçado por grave lesão numa perna, veio de Castro Verde para dar o abraço prometido aos "filhos da escola", já que, "enquanto não lhe fecharem os olhos mortos, a jura da sua presença será cumprida", assim o afirmou.

São desta raça os recrutas que há 35 anos assentaram praça na Marinha. Esta Marinha gloriosa e amada que desveladamente lhes ensinou a serem realmente desta Raça.

(Colaboração do 1.º-ten. SG Pedrosa de Carvalho)

O almirante CEMA é cumprimentado após a sua chegada ao Aeroporto da Portela.

O ALMIRANTE CEMA NO SEA LINK 80

O chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, deslocou-se, em Junho findo, aos Estados Unidos da América do Norte a fim de tomar parte nos trabalhos do SEA LINK 80, em que participaram algumas centenas de individualidades civis e militares e em que foram abordados os diversos aspectos do Poder Marítimo e sua situação actual.

O RECRUTAMENTO DA ARMADA DE 1937 CONFRATERNIZOU

Há quarenta e três anos que o recrutamento em referência iniciou a sua carreira na Armada e há trinta e três anos que, anualmente, os seus elementos se juntam para confraternizar e rememorar o tempo passado.

Três gerações se reúnem já para comemorar este acontecimento em que se vive a alegria da presença e a saudade dos que ficaram pelo caminho em tão longa caminhada. Foi este ano escolhido para local da reunião a Figueira da Foz onde 152 pessoas, durante seis horas, mais uma vez, com lágrimas correndo pelas faces, de pé, saudaram a nossa Pátria e a nossa Armada a que continuam indissoluvelmente ligados pelo cunho significativo que as marcou para sempre e é vivido nas suas confraternizações.

(Colaboração de Carlos G. Resende. ex-cabo artífice radiotelegrafista)

Quarto de Folga

FORA OU DENTRO...

Há muitas histórias tipicamente navais mas, para mim, esta é das melhores...

Há uns anos atrás, talvez cinquenta, existiu um capitão-pescador conhecido pela alcunha de "Capitão Parracá".

Era um homem irascível, violento, apoplético e irritante, que resolvia tudo a murro ou, no mínimo, com insultos e palavrões, estabelecendo o pânico a bordo.

Por isso, era odiado pelas tripulações dos lugres de que era comandante, na pesca do bacalhau na Terra Nova.

Se tivesse uma perna de pau e uma venda preta num olho, o "Capitão Parracá" seria a imagem perfeita dos antigos capitães negreiros.

Numa certa campanha, a coisa assumiu tais proporções que a guarnição se sublevou. Um alentado marujo agarrou-o pela gola do casaco, pendurando-o fora da borda. As águas geladas da Groenlândia dar-lhe-iam a morte que merecia.

Na confusão da vozearia que se gerou, havia quem gritasse *larga... larga...* mas, havia também quem aconselhasse calma e pedisse misericórdia. O "carrasco", hesitava...

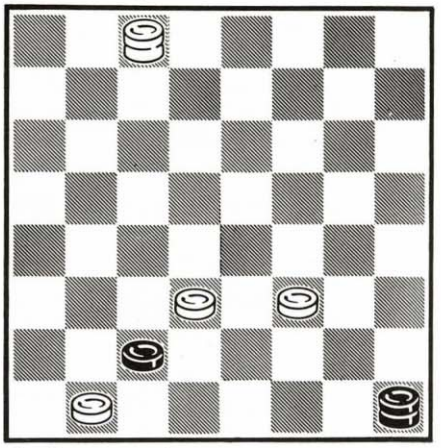
Foi então que, vermelho de cólera e humilhado no seu orgulho de capitão que tudo mandava, "Parracá" gritou furioso: *Vá lá, resolvam de uma vez; ou fora ou dentro...*

E, por mais incrível que pareça... foi dentro!

M. do Vale
C/alm.

DAMAS

(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

BRÍDEGE

NORTE

♠ A 8 7
♥ R 6 3 2
♦ R
♣ R 8 7 6 4

SUL

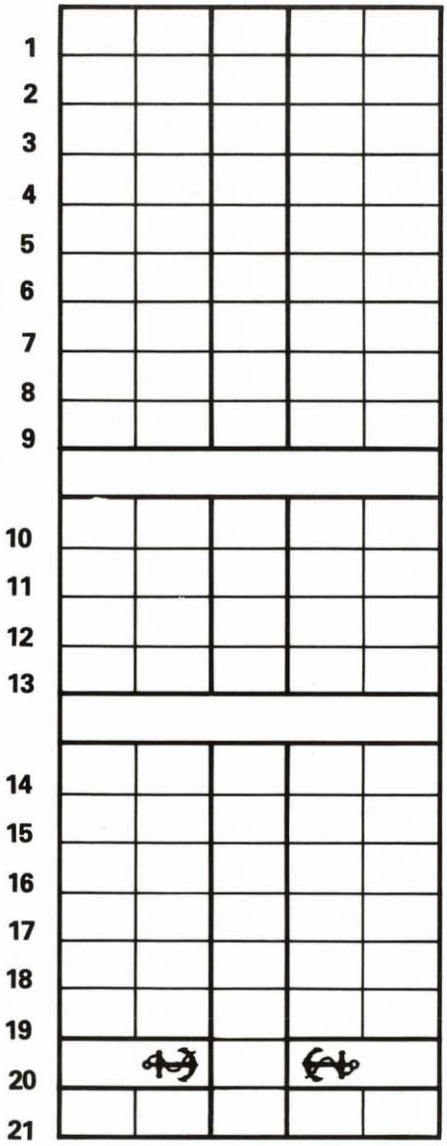
♠ D
♥ V 9 8 7 4
♦ 8 7 5 3 2
♣ A D

Norte deu e abriu com 1 pau, Leste dobrou e Sul declarou 1 copa, Oeste passou e Norte saltou para 4 copas; Leste fez um dobre de castigo.

Oeste saiu com o 10 de ouros para o A de Leste, que voltou o 10 de paus.

Como planearia o jogo no lugar de Sul?

(Solução no próximo número)



PILHA DE PALAVRAS

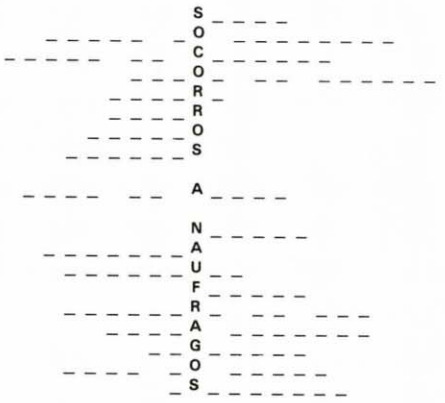
1—Buraco no fundo da embarcação para escoamento da água. 2—Torna a ler. 3—Carumas (pop.). 4—Cantiga para embalar. 5—Tudo o que existe. 6—Espécie de amaranto. 7—Derramam. 8—Reprimir. 9—Reunião de aduares. 10—Subordinar. 11—Refrigerante de fubá mimoso, de arroz ou milho fermentado (Bras.). 12—Carruagens. 13—Provisão de mantimentos (ant.). 14—Gato selvagem de Madagáscar (pl.). 15—Guarnece de amomos. 16—Grande jacaré (Bras.). 17—Prefixo designativo de subordinação (pl.). 18—Despontar no horizonte. 19—Atalhas um mal (fig.). 20—Símbolo químico do hidrogénio. .21—Antegoza (prov. alent.).

Obs. — As palavras que constituem este passatempo têm a particularidade de serem capicuas.
Depois de preenchidas todas as linhas, encontrará o leitor, na coluna central, o nome popular de um notável matemático, historiador e geógrafo português que muito honrou a Marinha portuguesa.

(Solução no próximo número)

Ferreira da Silva
Sarg.-aj. AP RÀ

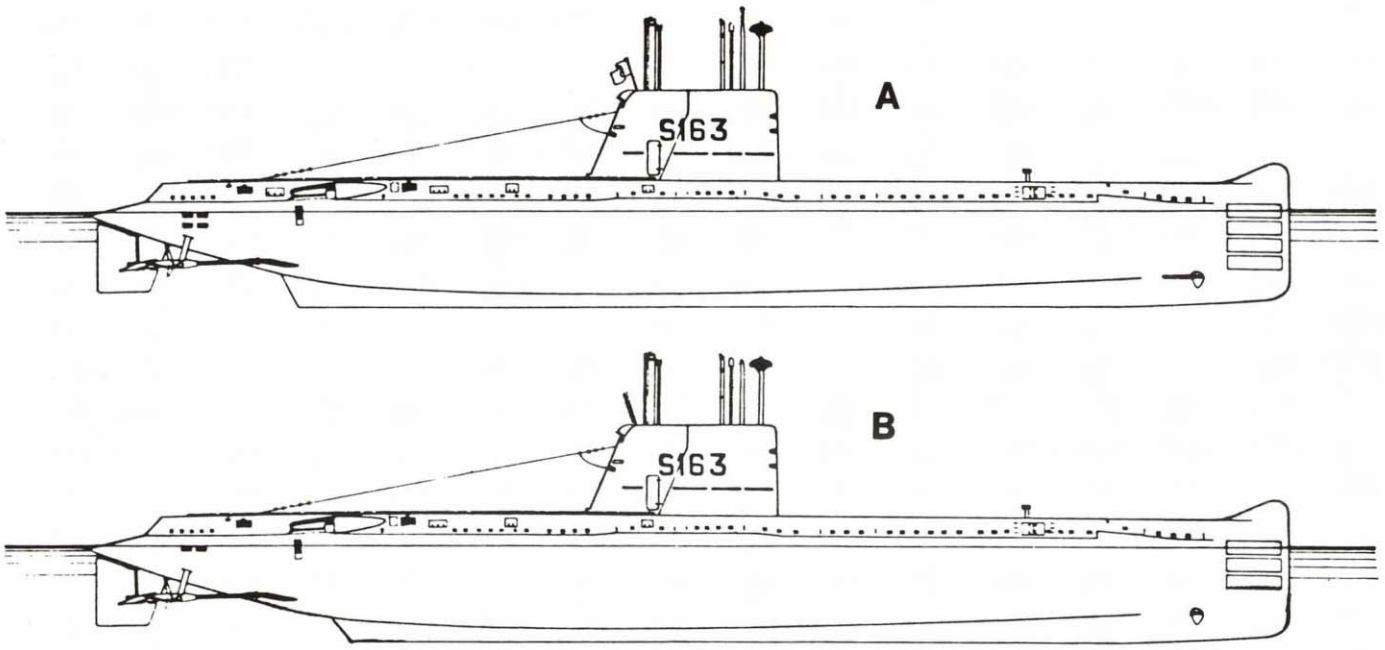
PASSATEMPO



Substituindo os traços por letras, o leitor encontrará os nomes de algumas estações de Socorros a Náufragos do continente e ilhas.

(Solução no próximo número)

Reinaldo de Almeida Rocha
Patrão de salva-vidas—Aveiro



CONCURSO N.º 107

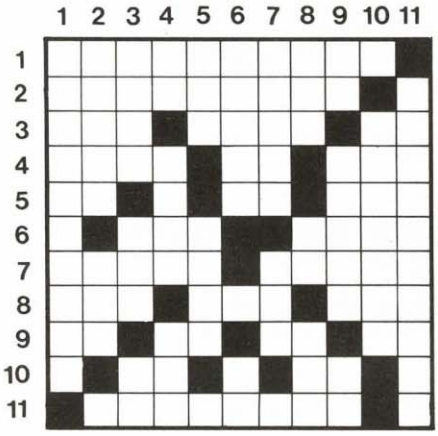
(Sorteio de um prémio entre as respostas certas)

Procure as sete diferenças existentes entre as silhuetas A e B, (do submarino "Albacora"), assinale-as e envie-nos as respostas.

(Solução no n.º 109)

M. Horta
Sarg.-aj. L

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1—Pescador de pérolas. 2—Sacudirias. 3—Pronome pessoal; tumor nos joelhos de alguns animais; pronome pessoal. 4—Remar em sentido contrário; duas letras de coisa; apelido de uma heroína francesa. 5—No meio e no fim de giz; região militar; doçura. 6—Hospedeiro (ant.) (inv.); espécie de veado. 7—Parte da rês que fica entre a última costela, a ponta da alcatra e o lombo; mercado (inv.). 8—Consentimento; ave corredora; três letras de marco. 9—Espécie de tumor que ataca o gado; prefixo de negação; gracejas; preposição latina. 10—Sopro; artigo (pl.). 11—Alcalóide extraído da casca e da raiz do alangião.

VERTICAIS: 1—Defeito de ser canhoto. 2—Engenho para caçar pássaros; bagaço da uva de que se faz aguapé. 3—Centro espacial norte-americano; unidade eléctrica; nota musical (inv.). 4—Quinhentos e cinquenta (rom.); nada (fig.); vingança. 5—Árvore cuja casca aromatiza o vinho; acolá. 6—Sangue que corre; símbolo químico da prata. 7—Mandioca doce; rio da Suíça. 8—Nome de rio (inv.); grama; o mesmo que ião. 9—Reis; estanho fino; apelido. 10—Agitara. 11—Receio mórbido de tocar em objectos agudos.

(Solução no próximo número)

Carmo Pinto
Subten. OT

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1—Tosca; prata. 2—Só; ela; ias; si. 3—Pá; aca; vil; ro. 4—Ar; ir. 5—Etna; face. 6—Tramam; amarar. 7—Ai; lá. 8—Asteroide. 9—Os; um. 10—Moinho; escuta. 11—Ermo; arar. 12—Ar; ra. 13—As; une; are; ce. 14—El; ele; ode; mó. 15—Orlas; casta.

VERTICAIS: 1—Poeta; omega. 2—Sá; tri; Sor; sé. 3—To; Ana; imo; ló. 4—Am; no. 5—Seca; anel. 6—Clarim; ourela. 7—Aa; és. 8—Camarotes. 9—Pi; oc. 10—Ravina; errada. 11—Asir; Ares. 12—Fá; Ca. 13—As; lar; uro; ma. 14—Ir; cal; uta; Co. 15—Ópera; Marte.

PILHA DE PALAVRAS

(Solução do problema do n.º anterior)

1—Gamar. 2—Glosa. 3—Gonzo. 4—Gatão. 5—Grejo. 6—Gávea. 7—Glifo. 8—Godão. 9—Goela. 10—Grumo. 11—Gálea. 12—Gaiva. 13—Gemar. 14—Guapo.
(Montevideu. Lima).

SOLUÇÕES

ARITMOGRAFIA

(Solução do problema do n.º anterior)

Horizontais:	**Verticais:**
2 × 6 − 8 = 4	2 × 9 : 3 = 6
9 − 3 + 3 = 9	6 + 3 − 4 = 5
3 × 4 − 6 = 6	8 + 3 − 6 = 5

XADREZ

(Solução do problema do n.º anterior)

	BRANCAS	**PRETAS**
1.	...	Cd3/X
2.	Td3	Dh4/X
3.	Rg1	Dg3/X
4.	Rh1	Dh3/X
5.	Rg1	Dg3/X
6.	Rh1	Th8

Se, em 3., as brancas jogassem Rg2, como jogariam as pretas?

BRÍDEGE

(Solução do problema do n.º anterior)

Sul faz a vaza com o Ás de ouros, faz ainda 5 vazas de espadas e 3 de copas chegando a este resultado intermédio:

NORTE
♠ –
♥ –
♦ R V
♣ 7 2

OESTE
♠ –
♥ –
♦ 10 7
♣ A 9

LESTE
♠ –
♥ –
♦ D 9
♣ D V

SUL
♠ –
♥ D
♦ 8
♣ R 10

À Dama de copas, Oeste é obrigado a baldar um ouro (se balda um pau, Sul joga o 10 de paus, fazendo a seguir o Rei). Norte balda um pau e Leste, que deve conservar a Dama de ouros em segundo, tem que baldar o Valete de paus. Sul faz o Rei de ouros e volta a paus, fazendo o 10.

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

	BRANCAS	**PRETAS**
1.	19-23	27-20
2.	24-28	31-13-6
3.	3-10	16-3-13
4.	28-31 = D	29-22
5.	31-18-9-2-24 e ganham.	

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 105

Séculos, havia, Portugal, escolas, sustentadas, pelas, catedrais, pelos, mosteiros, quais, tanto, serviam, para, clero, como, para, leigos, destas, escolas, mais, notáveis, foram, mosteiros, Alcobaça, Santa, Cruz, Coimbra.

VENCEDOR:

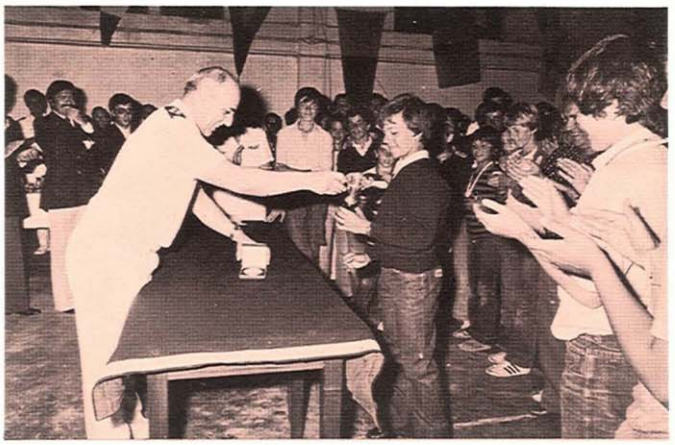
Custódio Parrulas, 1.º-mar. L. Escola de Fuzileiros.

Comemorações do Dia da Marinha

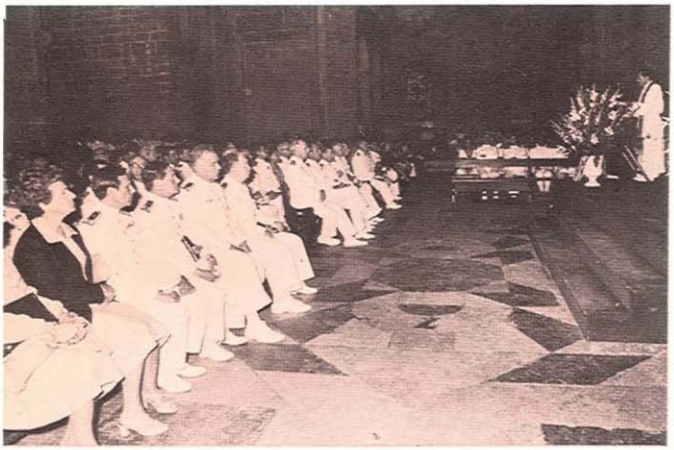
O almirante CEMA presidiu à cerimónia militar realizada junto do Padrão dos Descobrimentos, em Lisboa.

Jovens lisboetas tiveram o seu baptismo de mar embarcando, nos dias 5, 6, 7 e 8, no navio-patrulha "Cunene".

A fragata "Comandante João Belo", na Doca da Marinha, foi visitada por muito público.



Distribuição de prémios das provas de vela, remo e motonáutica organizadas pelo CNOCA.



Aspecto da missa celebrada nos Jerónimos por intenção do pessoal de Marinha falecido.

Recepção no Palácio do Alfeite — O almirante CEMA recebe os seus convidados.

Capitão-de-mar-e-guerra 1751

O uniforme que hoje publicamos é o mais antigo que conhecemos referente a este posto. Será talvez o primeiro. Trata-se dum retrato miniatura do capitão-de-mar-e-guerra André de Sousa Ferreira, pintado pelo miniaturista e gravador abridor de cunhos, António Osório de Castro falecido em Itália.

Este precioso documento da iconografia histórica dos uniformes da Armada, pertenceu ao espólio do almirante João Maria Dantas Pereira de Andrade, arrolado após a Convenção de Évora-Monte. Espírito cultíssimo, o almirante Andrade nasceu em Alenquer, tendo assentado praça como aspirante a guarda-marinha em 10 de Setembro de 1788. Em 1797, foi promovido a capitão-de-fragata, apenas com 25 anos. Adepto do partido legitimista do rei D. Miguel I, foi constrangido a exilar-se em França em 1834, falecendo em Montpellier a 22 de Outubro de 1836. Os seus bens foram vendidos ao desbarato, não obstante as garantias dada por D. Pedro IV a todos aqueles que tivessem seguido o partido de seu irmão. Este desenho o mostra porque, em 1910, estava na posse do grande republicano José Relvas. Curiosas andanças das coisas deste mundo...

O capitão-de-mar-e-guerra, misto de manobreiro e de guerreiro, era o cérebro do navio, tal como um governador de praça, plenamente responsável como entendido nas cousas da guerra. O almirante era então o título honorífico da individualidade embarcada, como representante do poder real.

Os capitães-de-mar-e-guerra tinham o seu regimento criado por privilégio real de 31 de Março de 1722, mas viam sempre a sua carreira terminar nesse posto. O grande ministro da Armada que foi Martinho de Mello e Castro deu, na sua extraordinária reforma da Marinha, as possibilidades de ascenção directa ao posto superior de chefe-de-esquadra.

O capitão-de-mar-e-guerra retratado nos seus pormenores, enriquece sobremaneira o estudo da evolução do uniforme da Armada. A casaca é verde, rodada, sem bandas de presilhado nos lados, a deixar ver o forro, como mais tarde se usou. Tem bandas e gola vermelhas, com alamares de galão de ouro, os canhões das mangas são também vermelhos com alamares de galão de ouro e os botões dourados. Enverga calças verdes e nas pernas, meias brancas, de liga, com fivela dourada. Por baixo da casaca aparece a tradicional véstia militar ou colete, como hoje se diria, em cor de camurça, com dois bolsos e botões dourados. Nas mãos segura um instrumento náutico e um óculo. Na cabeça usa o primitivo chapéu tricórnio, à francesa, como então se dizia, com galão fino ou dourado, autorizado por decreto régio de 23 de Março de 1750. A cabeleira de bofes, polvilhada, com apartamento à militar, cai numa parte sobre o ombro direito e na outra sobre as costas. À cinta vê-se suspensa a espada, de bainha de couro com copos de guardas. Nos pés, calça sapatos de cordovão com fivela dourada. Uma curiosa indicação figurativa do tradicionalismo dos atributos da Marinha, que aqui se confirma, é a âncora, que aparece bordada nas abas da casaca. A Armada manteve sempre, no decurso de dois séculos, um rigoroso tradicionalismo nas suas coisas, que impressiona o estudioso da uniformologia histórico-militar.

(Reprodução proibida)

Alberto Cutileiro
Pintor restaurador do Museu de Marinha

N.º 108 /SETEMBRO 1980 / ANO X / MENSÁRIO 15$00

revista da ARMADA

João Rodrigues Cabrilho

(pág. 18)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
P. Machado	**Apontamento**	4
	Voz da Abita / Cartas ao Director	5
M. Horta	**Notícias Pessoais**	7
S. Coentro	**Vida**	7
J. Elpídio	**Árvores notáveis de Portugal**	8
S. B.	**História de Marinheiros** 21—A Ressurreição	11
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	13
M. Horta	**História do último castigo corporal aplicado na Armada**	14
S. Mendes	**João Rodrigues Cabrilho**	18
	Desporto	22
G. Brandão	**Filatelia**	23
	Numismática e Medalhística	24
M. Horta	**Reportagem**	24
	Quarto de Folga	32
J. Santos	**Modelos de navios existentes na Escola Naval (1896)** 2—Nau "D. Maria I"	Verso da contracapa
A. Cutileiro	**Evolução histórica dos uniformes na Armada (20)**	Contracapa

PORTE PAGO

REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C/alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade da Marinha

Redacção e Administração:
Edifício da Marinha
1188 Lisboa Codex
Telefone: 36 89 60

N.º 108 / SETEMBRO 1980 / ANO X

Preço de venda avulso 15$00

Assinaturas anuais:
Continente e Ilhas 150$00
Estrangeiro 260$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

Pormenor da estátua a Cabrilho, em Point Loma, San Diego.
(Foto cedida pela United States National Park Service, USA).

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

Época de férias

As férias são uma necessidade universalmente reconhecida. Para descansar, para mudar de ares, para ir às águas ou às termas, ou para serem gozadas da forma que cada um melhor entender, inclusivamente nas esplanadas de Lisboa!
A verdade é que, para sair da modesta vida rotineira que leva a maior parte dos portugueses, é preciso dinheiro, e a uns, aos trabalhadores activos, dá-se um subsídio para o efeito, a outros, aos que já trabalharam e estão licenciados, aposentados ou reformados... não se dá nada. Porquê?

Ao contrário de toda a gente que nesta época de calor foge para o Algarve, mesmo que ande todo o resto do ano a apertar o cinto, vim passar as minhas férias na Beira Alta, numa remota aldeia perdida nas faldas do Caramulo. Aqui, ao menos, não preciso de andar aos encontrões aos outros para arranjar espaço para me estender no chão...

Esta *nota* mais não é que o meu preito de homenagem aos heróicos trabalhadores daqui, os poucos que sobraram da sangria da emigração. Curvados sobre a terra, regando-a com o generoso suor do seu rosto, tudo fazem para tirar dela os meios de subsistência... deles e nossa, os que temos outros ofícios.

Foi sempre assim. Os homens do campo são considerados, de entre todos os trabalhadores portugueses, os de mais baixo nível técnico e cultural. Chega-se ao exagero de afirmar que *quem não sabe fazer mais nada trabalha no campo...*
Ora isto, é um erro crasso e uma tremenda injustiça. Esses homens têm que saber, e na sua maioria sabem, uma infinidade de coisas: semear, plantar, tratar, colher, podar, pulverizar, regar, quais as épocas próprias para tudo... eu sei lá!
Direi mesmo que não vejo outros trabalhadores que tenham de saber tanto! Conversar com eles, sobre estas coisas, é para nós, que estamos convencidos que sabemos muito, uma curiosa experiência, por verificarmos, com tristeza, que afinal não sabemos quase nada...

C/alm.

Apontamento

Que lindos os uniformes, todos de cor em dourado brilhante, numa girândola de personalidade e galhardia que ofusca o coração apaixonado da sensibilidade feminina, enaltece o sonho aventureiro da ébria juventude e perturba o recordar de feitos gloriosos da geração mais velha. Que lindos os uniformes cheios de medalhas, distintivos e cordões a legendarem cargos, postos, méritos e corrículos.

São, realmente, os uniformes, um sentir necessário de uma sociedade, um forte motivar da juventude, uma salutar realidade estética e um respeito voluntariamente aceite de segurança. Uma cidade sem fardas, um cais sem marinheiros, uma praça sem soldados, são prenúncia de desleixo, são macabro sinal de intolerância, são prática real de abandono.

Se as fardas existem, são para se usar, em serviço, em passeio, em garbo e em vontade. Não se escondem em cacifos diminutos, não se portam em sacos de mão plastificados, não se mudam em retretes de estações.

A farda de hoje é evitada, usada por obrigação entre paredes de gabinetes para lhes dar o tom militar, em jantares onde o fato azul já está coçado e em casamentos onde se não foi a tempo de alugar um fraque.

É assim, e tanto assim é que também eu quase coro ao escrever estas linhas, por me sentir imensamente por elas atingido.

Mas há desculpas para a falta de utentes dos uniformes em lugares públicos. Reconheçamos que há escassez de imaginação, ou talvez um pouco de cansaço, por parte dos responsáveis em tais sectores. Convenço-me que terei muitos adeptos na crítica geral relativa ao ónus, à estética e à comodidade dos denominados uniformes militares.

Mas enfim, o vencer a inércia custa muito!

Falo nisto, porque tive necessidade de pedir, com super urgência, ao nosso mestre alfaiate da Cordoaria, para me alargar as jaquetas. A missão foi cumprida com grande gabarito, mas o desenvolvimento do meu corpo não acompanhou proporcionalmente a quantidade de bainha que os uniformes tinham e, por isso, tive de recorrer ao empréstimo de um *smoking* (desconheço a palavra portuguesa para tal vestimenta!).

Glosando o facto, um bom amigo recente, contou-me uma espantosa história que não resisto a transcrever.

Nos anos 60, salvo erro, numa maravilhosa e calma comissão em Macau do "Gonçalves Zarco", um distinto guarda-marinha foi convidado para um importante, e certamente lauto banquete, generosamente oferecido por uma entidade local. Sem jaqueta em condições (pois encontrava-se "em fabricos" após a última reunião havida onde Baco ponderou) o distinto marinheiro não encontrou outra solução que não a de pedir um *smoking* emprestado a um camarada. Provado, assentava como luva, de um tecido fino asa de corvo e bandas parisienses de Chevalier. Uma maravilha para inundar de chique o jantar e esmagar o porte sobranceiro da sociedade de toque britânico que fazia época e irritava o saltitante e jovem *midshipman.*

E aí foi ele, confundido a noite oriental com os seus reflexos de Chiado garboso, passar mais uma noite de evocação de experiência marítimas e de novidades europeias bem fresquinhas.

Sucedeu porém que, num gesto largo camoniano, ao narrar uma importante intervenção parlamentar (muito oportuna, com a pretença ingenuidade da acutilância) queimou, com o vicioso cigarro, o *smoking* alheio.

O buraco, o buraquinho, era obscenamente visível e irremediavelmente disfarçável. Era o fim, a igonomínia, o descrédito.

No dia seguinte, o distinto "gentleman" não devolveu a prova da sua divagação filosófica ao legítimo dono, com a desculpa de ter, muito breve, outro jantar.

Correu, isso sim, ao S.O.S. roupeiro do sítio, o célebre João de Tsé ou "João faz fatos" e encomendou-lhe, em três dias, um *smoking* exactamente igual àquele que lhe dava. Não eram precisas medidas, nem provas, nem escolhas de tecidos. Era aquilo, uma cópia, uma fotocópia. Exacta, fiel, rigorosa, urgente, asa de corvo, chevalieriana.

Três dias depois, o esbelto guarda-marinha entrega ao seu amigo o *smoking* novo, impecável, passado a ferro, em cabide largo com capa de celofane, etiqueta "João de Tsé" e como prova máxima de exactidão de cópia... o mesmo buraco, do mesmo tamanho, no mesmo sítio e feito, para ser mais real, com um magnífico borrão de cigarro.

É o que se chama um *ipsis* fato.

Pinto Machado
Cap.-ten.

Voz da Abita

Cartas ao Director

Do "Pezinhos", cabo M, e de outros leitores e amigos recebemos a seguinte correspondência, que transcrevemos:

Do "Pezinhos", cabo M, Alfeite, a seguinte carta:

Tinha prometido a mim mesmo não voltar a falar no assunto, por não ser do agrado dos fuzileiros, em geral. Mas, não resisto à tentação, tanto mais que acredito piamente no ditado popular que "água mole em pedra dura, tanto dá até que fura...". Por isso, exponho-me novamente a ser "alvejado" por alguns fuzileiros mais renitentes. Vamos ao caso.

Assisti pela televisão, deliciado e orgulhoso, às exibições da Banda da Armada e da força de fuzileiros autocomandada, no 3.º Festival de Bandas Militares, na cidade de Coimbra. Uma e outra foram impecáveis, demonstrando à evidência que aquela "panache" que sempre caracterizou a Marinha... ainda não morreu.

Os meus parabéns muito sinceros, não só aos que estiveram "em campo", como os que por "detrás dos bastidores" os prepararam, proporcionando-nos aquele espectáculo de sonho.

Mas, e peço desculpa pelo desabafo, entristeceu-me o facto de não ter visto "no relvado" um único marinheiro no seu uniforme tradicional, com "calça de boca de sino" e boné branco, ostentando fitas de condecorações, francalete sob o queixo e fiel de navalha, por baixo do alcaxa.

E, ao fim e ao cabo, creio que tudo se podia conciliar. Os fuzileiros usariam a sua boina preta normalmente, mas, em cerimónias públicas em que representassem a Armada, envergariam "uniforme de gala", o qual incluiria boné branco com francalete, fitas de medalhas e fiel de navalha. Eu sei perfeitamente que a calça larga, o francalete, e o fiel de navalha, foram concebidos para usar a bordo (as calças largas despem-se mais facilmente quando se cai à água; o francalete não deixa que o boné "vá no mar" com o vento, e o fiel de navalha serve para não deixar a navalha cair ao mar nos trabalhos de bordo) e não servem para nada em terra, mas são artigos do uniforme que se tem mantido através dos séculos e fazem parte das nossas tradições que devem ser mantidas.

Ai dos povos, ou instituições que desprezam "estas pequenas coisas"...

—

N.R. — Concordamos inteiramente com a opinião do "Pezinhos" e permitimo-nos recomendar esta leitura aos organizadores do Festival de Bandas Militares, tanto mais que sabemos que o seu inventor e organizador (em 1978 e 1979) foi um oficial de Marinha, nosso amigo e colaborador.

O denominado "tatoo" militar, para quem não o saiba, deve-se, de facto, à Marinha, através da sua imaginação e vontade.

De José da Costa Florim, "O Fadinhos", ex-mar. monitor, Porto, uma carta em que diz:

Permita-me V. Exa. principiar a minha carta com as palavras: Haja Deus! Digo "Haja Deus!" porque não sei o que levou os marinheiros estacionados cá, no porto de Leixões, a apresentarem-se fardados na noite de S. João. Foi um espanto! Mas sei, sim senhor, o que levou esses "melros" a fardarem-se e virem para o Porto de alho-porro na mão, confraternizar com o povo a que pertencem. Melhor e mais francos deviam ser, apresentando-se à paisana, já que nos outros dias se sentem alérgicos e desprezam a farda que lhes foi distribuída e que ninguém os proibiu de vestir quando em gozo de licença. Até quando continuará esta tristeza?

Não haja dúvida que esses finórios sabiam de antemão que teriam sucesso com este bom povo cá do norte, que seriam acarinhados e todas as raparigas se meteriam com eles, já que se se apresentassem à paisana não passariam de "uns quaisquer" no meio de milhares. Assim aconteceu desta vez, contrariamente ao que é costume em outras ocasiões, em que impera o "uniforme" civil! Seria bem melhor apresentarem-se uniformizados e sairem de bordo como verdadeiros representantes da mais bela e gloriosa Marinha de Guerra do Mundo, do que aparecerem "alguns" mal vestidos, com umas calças de ganga sem cor e umas camisas que lhes dão o aspecto de drogados ou dos pobres que iam à Base, à sopa, quando eu fazia lá serviço.

Não me canso de bater na mesma tecla enquanto não for obrigatório o uso do fardamento em gozo de licença, fora do porto de Lisboa. Não pertence, de nenhuma forma, ao cabo M "Pezinhos", o exclusivo de ser ele a manifestar o desejo de ver os marujos fardados; eu, já há muito mais tempo que venho lutando por isso. Infelizmente, a coisa continua, porque os senhores oficiais são os principais "enjoados" ao fardamento. Nunca me pode esquecer, quando passavam revista com sapatos civis, de cor castanha, e exigiam às praças os uniformes em ordem (Não se esqueça, senhor Director, de transcrever este período). Depois, surgem as cartas anónimas.

Mas, voltando novamente às praças, que são sempre em maior número, portanto os mais visados, devo acrescentar que gostaria imenso que aliviassem o "Pezinhos" do papel de mau que está a fazer. Eu fui treinado para monitor, aí na Marinha e não me importo nada de ser acusado de "saudosista". O que sempre me considerei foi um militar, e tudo fiz para honrar a mais gloriosa Marinha

do mundo. Não sei o que encontram esses marinheiros... de mal, na "Revista da Armada"! Queriam, naturalmente, que nela se descrevesse como se fuma a droga ou como se "enrola" com eficácia o próximo! (...).

Com os meus respeitosos cumprimentos para V. Exa. e para todos os que labutam na "Revista da Armada".

De João Eduardo Tomás, ex-cabo R n.º 3403, Lavradio, uma extensa carta relatando o que tem passado para legalizar a sua situação na ADMA.

Não vale a pena entrar em pormenores do que averiguámos junto da Repartição respectiva. Basta que se diga que um militar, quando passa à Reserva Ab (que foi o seu caso), fica na posição de qualquer outro cidadão que fez o serviço militar obrigatório e foi licenciado, não tendo direito a assistência da ADMA.

Como é do conhecimento de toda a Armada, a 5.ª Repartição ("Bem-Estar") da D.S. Pessoal tem trabalhado sempre de forma a merecer a confiança e os melhores encómios de todos quanto utilizam os seus serviços. Por isso, estamos em crer que pode estar descansado que ela tudo fará para resolver a situação (como reformado da Caixa Geral de Aposentações, ao abrigo do art. 40.º do Dec.-Lei n.º 496/72, pretende ser beneficiário da ADMA) e, claro, a dos que estão em idênticas circunstâncias.

Aproveitamos até este ensejo para, mais uma vez, felicitarmos a 5.ª Repartição pela forma como atende e resolve os problemas de todos nós.

ESCOLA DE CLARINS DE 1930

Passando em Outubro deste ano o 50.º aniversário do alistamento da escola de clarins de 1930, pede-se a todos os "filhos da escola" interessados em comemorar esta efeméride que entrem em contacto com: Vítor Pereira, mar. SG — Grupo n.º 2 de Escolas da Armada, ou com Severino Afonso Santos, Rua Projectada à Estrada dos Álamos, 7 — 2800 Laranjeiro.

Dos trinta alunos que compunham o alistamento, todos tinham alcunhas: o *Zé Broas,* o *Pau Preto,* o *Cê Pê,* o *Contra-Aspirante,* o *Pinga Azeite,* o *Carinhas...*

Naquele tempo, os clarins eram olhados com desdém pelas outras classes. Lá teriam as suas razões..., mas nós impusemo-nos uma conduta que, se não exemplar, era pelo menos digna. Com a ajuda de músicos como os mestres Pereira, Gachineiro e outros, aprendemos solfejo e teoria musical. Já havia entre nós alguns com cultura razoável e outros, sobretudo, com muita vontade de aprender. Entre várias iniciativas, montámos uma pequena biblioteca, fizemos um jornal — "O Clarim" —, organizámos festas e diversões (estou a lembrar-me da festa dedicada aos clarins que tomaram parte na estafeta militar Braga-Lisboa).

Éramos, enfim, uma família. Sem menosprezar as outras classes, fazendo pelo contrário, com que elas vissem que o distintivo não distinguia o homem, conseguimos elevar-nos ao mesmo nível. E temos orgulho nisso!

O que aprendemos na Armada serviu-nos para ensinar muitos outros com vontade de saber. E na Sala dos Clarins, discutíamos assuntos de interesse colectivo e o modo de fazer mais do que já tínhamos feito. Apresentámos ao comandante Fortée Rebelo o nosso grande desejo — e assim nasceu a primeira fanfarra em Portugal. Com este comandante, que chegou a mandar vir de França marchas apropriadas ao efeito, vivemos os melhores dias da nossa vida militar. Éramos uma pequena força dentro dessa grande força que é a Armada.

Hoje, tudo acabou. Outros tempos, outros hábitos.

Mas nós, os velhos, que vamos comemorar as bodas de ouro, continuamos a sonhar com uma coisa que foi realidade e o progresso matou: a fanfarra da Armada. PORQUÊ?

Severino, cabo aux. RA

GUARNIÇÃO DO AVISO "GONÇALVES ZARCO" (1960-62)

No próximo dia 25 de Outubro (sábado), pelas 13.00 horas, realiza-se na Messe de Oficiais do Edifício da Marinha, em Lisboa, um almoço de confraternização da guarnição (1960-62) do aviso "Gonçalves Zarco" para comemorar o 18.º aniversário do termo da sua longa comissão no Ultramar.

As inscrições podem ser feitas — por escrito ou pelo telefone — na messe e "self-service" do Edifício da Marinha (tel. 37 14 54), na "Revista da Armada" (tel. 36 89 60), 1.º-ten. SE Glória dos Santos (Base Naval de Lisboa) ou 1.º-sarg. MQ Figueira (G2EA), até ao dia 20 de Outubro.

1.º RECRUTAMENTO DE 1969

Os "filhos da escola" do recrutamento em epígrafe vão reunir-se, no dia 13 de Janeiro próximo, em local a indicar oportunamente, num almoço de confraternização, para assinalar o 12.º aniversário do seu ingresso na "Briosa".

Os interessados deverão contactar com o mar. FZ Romão, na Força de Fuzileiros do Continente (BF-2), no Alfeite (tel. 276 10 71/2/3 — ext. 65), até ao dia 15 de Outubro próximo.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

2.º-ten. FZ RN Luís Filipe do Nascimento Lopes com D. Ana Cristina Hopffer da Silva Graça, em 20-7-80.
Sarg.-aj. L RA Hélder da Cruz Claudino Serrão com D. Maria Ernestina Coelho Baptista, em 16-6-80.
1.º-sarg. H Gilberto Lopes do Nascimento Viegas com D. Inês Rodrigues Bettencourt, em 14-6-80.
295874/1.º-mar. FZ Vítor Manuel Ferreira da Rocha com D. Luísa Maria da Silva Nunes, em 28-6-80.
77877/1.º-mar. FZ Carlos Manuel Marques Pires com D. Graça Maria Marques, em 6-6-80.
140378/1.º-mar. CM José Manuel Brito dos Anjos com D. Maria de Fátima Rosa Paulino, em 16-6-80.
266178/2.º-mar. L Joaquim José Ferreira Pinto da Silva com D. Maria Teresa de Castro Cabral Machado, em 20-6-80.
733778/2.º-mar. FZ Carlos Manuel da Conceição Ferreira com D. Maria Fernanda das Neves Rodrigues Pouseiro, em 12-6-80.
215379/1.º-gr. TD Francisco José Guerreiro Vicente com D. Marília dos Santos Gorgulho, em 6-6-80.
353778/2.º-gr. S/C Joaquim Manuel Mousinho Pereira com D. Maria da Glória Laginha, em 14-6-80.
143879/2.º-gr. S/C Severino Magalhães de Faria com D. Ana Maria Gonçalves Gomes, em 8-6-80.
219279/2.º-gr. T José Abreu da Silva com D. Maria da Nazaré Mendes Rodrigues Abreu, em 23-6-80.

PASSAGENS À RESERVA/ /APOSENTAÇÕES

V/alm. Mário Dias Martins, em 14-7-80.
Cap.-m.-g. Artur Manuel Coral Costa, em 9-7-80.
1.º-ten. SG Manuel Jerónimo, em 14-7-80.
1.º-ten. SG Joaquim Lopes da Silva, em 21-7-80.
1.º-ten. SG Augusto Antunes Calado, em 24-7-80.
Sarg.-aj. M José Joaquim Borrela Ramos, em 30-6-80.
Sarg.-aj. CM Mário de Magalhães, em 30-6-80.
Sarg.-aj. L António Mealha Martins, em 30-6-80.
Sarg.-aj. A António Correia Tavares, em 12-7-80.
1.º-sarg. FZ Adérito dos Santos Pinheiro, em 30-6-80.
1.º-sarg. T Manuel Henriques, em 30-6-80.
1.º-sarg. A Jaime Simões da Fonseca, em 30-6-80.
132845/Cabo TFH Joaquim Alves Gago, em 23-6-80.
196248/Cabo TFH José de Matos Oliveira, em 30-6-80.
António Francisco Salgueiro, faroleiro-chefe, em 31-7-80.
Baltasar Antero Pereira Coutinho, cabo-de-mar de 1.ª cl., em 31-7-80.
Prudêncio Vital Agostinho Correia, faroleiro de 2.ª cl., em 31-7-80.

FALECIMENTOS

É com desgosto que participamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

Cap.-ten. SG RF João José da Costa, em 20-7-80.
1.º-ten. SG RF Manuel Barreiros de Oliveira Brito, em 14-7-80.
João da Cruz Madeira, cabo-de-mar de 1.ª cl., aposentado, em 1-7-80.
José Leite Pinho, cabo-de-mar de 1.ª cl., em 7-7-80.

VIDA

Desperta, amor, que o Sol vem nascer
Já enche o céu de cor e fantasia
Apaga a nossa noite, acende o dia
Faz teu cabelo d'oiro resplender

É triste, ao despertar, podermos ser
Angústia, desespero ou agonia
Enquanto um sol feliz verte alegria
Conjuga os verbos dar e reviver

Mas que queres, amor, a vida é isto
De Bach fuga ou cantata, imprevisto
Discurso singular de Rivarol

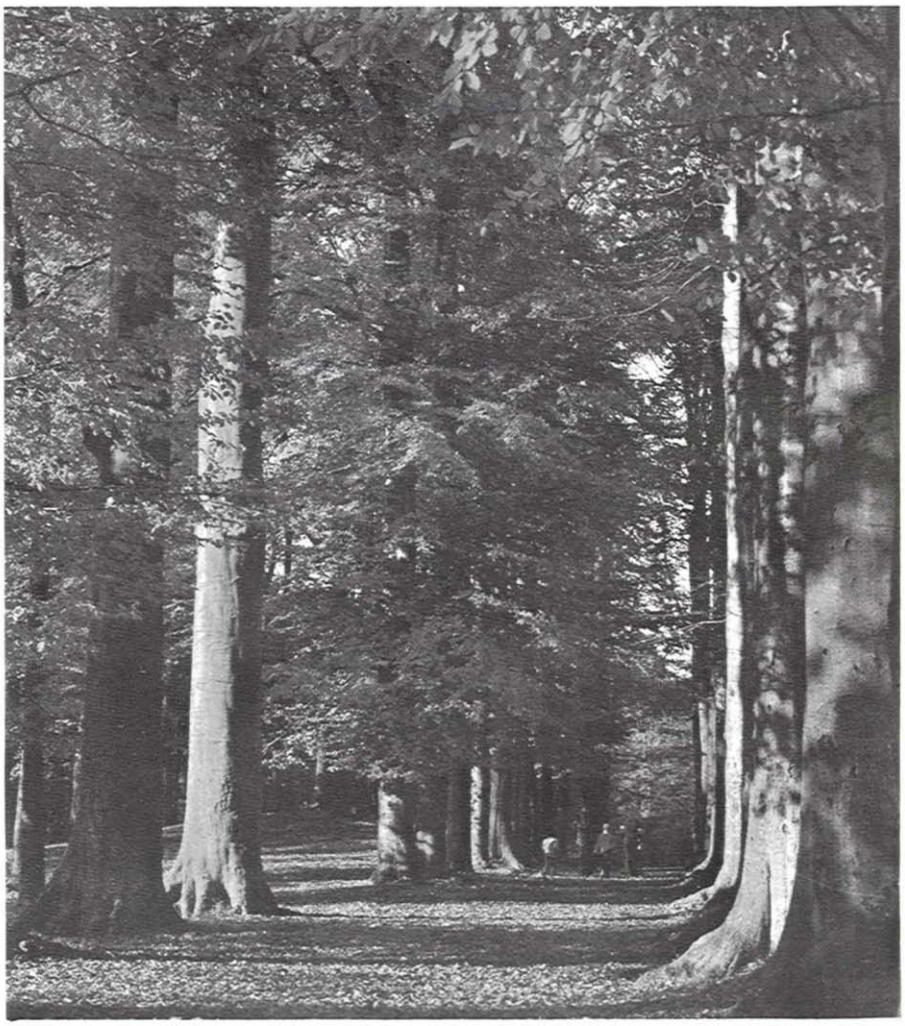
Trajectória de Ícaros humanos
Esperanças, espantos, desenganos
E sugestões d'amor em cada sol

A. Santos Coentro
1.º-ten. SE

Árvores notáveis de Portugal

A "Revista da Armada" publicou no n.º 65/Fev. 77 uma carta minha em que expunha a ideia da procura, no território português, de árvores das diversas espécies que constituissem, a qualquer título, e sobretudo pelas suas dimensões, exemplares notáveis. Propunha-se mesmo uma campanha de âmbito nacional com esse fim. A "Revista da Armada", gentilmente, acolheu tal campanha nas suas páginas e pediu a colaboração dos seus inúmeros leitores.

Como tantas iniciativas deste género, neste país, esta caiu em orelhas moucas e saco roto. Não chegou à Revista uma única notícia sobre árvores de dimensões ou porte notáveis. E, no entanto, existem árvores gigantes em Portugal! Há literatura que refere árvores de várias espécies de proporções excepcionais. Para cada espécie de árvore, das mais características do nosso país, existem exemplares gigantescos, os maiores dos quais são autênticos recordes nacionais. Porque não procurar encontrá-los, estudá-los e protegê-los? Mais: há exemplares arbóreos no nosso país que, além de recordes nacionais, são também recordes europeus, se não mesmo mundiais. Porque é que os amantes da natureza deste país não dedicam parte do seu tempo livre a procurá-los? Porque esperam os bairristas portugueses? Não repararam ainda no interesse turístico que resulta da existência, nas suas terras, de exemplares arbóreos gigantescos? Onde estão os *movimentos ecológicos* deste país? E os *protectores da natureza?* Ou será que estes movimentos se preocupam só com os aspectos políticos da sua posição de defesa da natureza (ou apenas motivados por eles)?



Mau grado as perspectivas desencorajantes, continuámos a procurar espécimes que merecessem fazer parte de um inventário de árvores notáveis de Portugal; continuámos a procurar literatura relacionada com o assunto, até que a fortuna nos pôs sob os olhos um livro: "Eucaliptos Gigantes de Portugal", do engenheiro silvicultor Ernesto Goes, técnico muito interessado também na protecção das nossas espécies arbóreas gigantescas. Esta obra notável, sob todos os aspectos, permitiu a elaboração de uma lista dos maiores eucaliptos portugueses, que a seguir se apresenta (ver quadro anexo).

Assim, ao menos quanto a eucaliptos, temos já dados muito completos, o que é importante, uma vez que é, entre as várias espécies deste género, que se devem encontrar, senão as mais altas, pelo menos das mais altas árvores do país.

Na tentativa de elaboração de um inventário de exemplares arbóreos notáveis (além dos eucaliptos) de Portugal, apresenta-se a seguir uma lista que, muito longe de ser exaustiva, pode fornecer uma base de partida para um trabalho mais completo. Nesta lista indicou-se o maior número de elementos que foi possível conhecer dos exemplares referidos. Registaram-se também, apenas por curiosidade, alguns exemplares, infelizmente já desaparecidos. Muitos outros espécimes notáveis existem certamente e, dos que estão referidos, são necessárias mais notícias e elementos para o inventário. E é aqui que, de novo, apelamos para o pundonor e bairrismo dos leitores da "Revista da Armada" que tenham exemplares notáveis dentro do seu raio de acção: algumas das dimensões dos exemplares apresentados precisam de ser actualizadas; outras medições precisam de ser feitas pela primeira vez. Em princípio, as dimensões a registar são, para cada exemplar, de cada espécie:

1. Altura total do exemplar.
2. Perímetro do tronco à altura do peito de uma pessoa (PAP).
3. Diâmetro da copa.

É claro que, nos exemplares que se distingam sobretudo pela sua altura, é a altura total que interessa medir (embora se meça também o PAP, como elemento complementar). A "Revista da Armada"

publicou já a maneira de fazer a medição de exemplares arbóreos (vide Revista n.º 69/Jun. 77). Nos exemplares que se distingam sobretudo pela grossura do seu tronco, a dimensão que interessa medir é o PAP, o que não quer dizer que não se meça, acessoriamente, a altura e o diâmetro da copa. Nos exemplares das espécies que se distingam pelas dimensões da copa (p.e. os plátanos e certos cedros) interessa medir o diâmetro da copa, mas mede-se também o seu PAP, geralmente grande.

Temos esperança em que, desta vez, consigamos interessar alguns dos nossos leitores, que nos tragam notícias de novos exemplares para esta lista, ou que ajudem a actualizar os elementos dos exemplares já inventariados.

Enviem os resultados das vossas explorações para a "Revista da Armada".

Fazemos apelo e confiamos nos nossos leitores amigos da natureza e que amam a sua Pátria e os seus valores naturais.

Marques Elpídio
Cap.-m.-g.

LISTA DE RECORDES DE EUCALIPTOS GIGANTES — 1978

(Conforme Ernesto Goes, eng.º silv., em
"Os Eucaliptos Gigantes de Portugal", Lisboa, 1978)

GROSSURA

Espécie	Identificação e/ou localização	PAP (DAP) * em metros	Obs.
E. globulus	Gandarela Celorico de Basto	11,93 (3,80)	Altura, 32 m I.P. * *
E. globulus	Lameiro, Ribeira Grande, S. Miguel, Açores	10,80 (3,44)	Altura, 34 m I.P.
E. globulus	Braga (a 11 km, na estrada P. Lima-Braga) E.N. 201	9,53 (3,03)	Altura, 44 m com 110 anos
E. globulus	Sátão (a 2 km, no cruzamento da estrada para o Ladario) E.N. 229	9,48	Altura, 50 m 95 anos
E. globulus	Rio de Moinhos, concelho de Sátão (na estrada N 329 ao km 73,2)	9,20 (2,93)	Plantada 1878 I.P.
E. globulus	Sardoal (a 300 m, na estrada para Chão de Codes)	9,10 (2,90)	110 anos
E. globulus	Celorico da Beira (na estrada Celorico-Trancoso a c. 10 km de Celorico)	9,10 (2,90)	
E. globulus	Sertã (na estrada N 238, para Tomar, ao km 38)	9,00	Altura, 45 m
E. globulus	Fundão (E.N. 18, para Castelo Branco, próximo de Castelo Novo)	8,60	
E. obliqua	Quinta da Formiga Vila Nova de Gaia	8,45 (2,69)	O mais grosso E. obliqua do país. 1870.
E. globulus	Santiago do Cacém (na estrada para Sines, ao km 2,7/2,8)	8,44	O perímetro do tronco é a 1,80 m do solo e não 1,30 m. Plantado à c. 100 anos. Diâmetro da copa, 32 m
E. globulus	Rio de Moinhos (na E.N. 329, ao km 73,2 — Conc. de Sátão)	8,20 (2,61)	I.P. Plantada 1878.

*: PAP = Perímetro do tronco à altura do peito de uma pessoa = 1,30 m. DAP = Diâmetro correspondente.
* * I.P. = Considerado de interesse público.

Espécie	Identificação e/ou localização	PAP (DAP) — em metros	Obs.
E. obliqua	Parque da Pena (Sintra)	7,70	A maior árvore do Parque. Plantada por D. Fernando II, 1869.
E. globulus	Fafe (em Agrela, freg. da Ribeira, a c. 2,5 km de Fafe)	7,35 (2,34)	Altura, 40 m. C. 100 anos.
E. globulus	Pereiras (na E.N. 207-2, ao km 7,9, entre Caide e Felgueiras)	7,32 (2,32)	
E. globulus	Parque da Fundação Gulbenkian (Lisboa).	7,30	Plantado em 1870.
E. globulus	Herdade da Gramacha, Évora	7,15 (2,28)	O mais grosso do Alentejo. C. 110 anos.
E. globulus	Serrazes (estrada de Sta. Cruz da Trapa, para S. Pedro do Sul)	7,14 (2,27)	Diâmetro da copa, 26 m
E. globulus	Arreigada, Lordelo, Paços de Ferreira	7,00 (2,23)	Altura, 52 m. As suas raízes vão até 100 m.
E. obliqua	Quinta de Fiães, Avintes (V. N. Gaia)	6,97 (2,22)	Altura, 45 m. O maior da espécie, no país, apesar de ter um PAP inferior ao da Quinta da Formiga (e ao do Parque da Pena).

ALTURA

Espécie	Identificação e/ou localização	Altura	Obs.
E. diversicolor	Mata Nacional de Vale de Canas	69,70	DAP — 1,66 m. Plantado 1873.
E. viminalis	Mata Nacional de Vale de Canas	65,00	DAP — 1,39 m. Plantado 1873.
E. globulus (muitos)	Mata Nacional de Vale de Canas	60 a 70	DAP's — 1,00 a 1,50 m. Plantados 1873.
E. obliqua (vários)	Mata Nacional de Vale de Canas	c. 60	DAP's — 1,00 a 1,30 m. Plantados 1873.
E. regnans	Mata do Buçaco	c. 60	Plantado 1882. DAP — 2,34 m. O único desta espécie, de grandes dimensões no país devendo ser também o maior da Europa.
E. globulus	Choupal, Coimbra	60,00	DAP — 2,14 m.
E. viminalis (vários)	Choupal, Coimbra	60,00	DAP's — 1,20 a 1,70 m.
E. globulus (vários)	Mata Nacional de Leiria	c. 60	Plantados em 1883. DAP's — 1,00 a 1,40 m.

ÁRVORES NOTÁVEIS DE PORTUGAL

Tentativa de inventário

—CEDROS DE SANFINS (considerados de interesse público)
Paços de Ferreira
Cedros da Casa da Igreja, em Sanfins. Cerca de 800 anos; c. de 20 m de altura; c. de 5 m de PAP.

—ULMEIRO "DA FORCA" (considerado de interesse público)
Porto, Jardim da Cordoaria.
Ou árvore "da forca". É um ulmeiro, ulmo ou negrilho; plantado em 6 de Março de 1613.

PLÁTANOS DO JARDIM DA CORDOARIA
Porto
Fiada de plátanos notáveis pela sua forma estranha, motivada, talvez, por poda especial (variedade?); plantados em 1865.

—TULIPEIRA DA R. DE ENTREQUINTAS
Porto
Notável pelo seu porte e aspecto; fica na Quinta Tait, adquirida em 1978, pela C.M.P. (Outras tulipeiras notáveis existem junto do Campo do Bessa, no Porto)

—JACARANDÁ DO LARGO DO VIRIATO
Porto
Porte monumental.

—TEIXOS DO BOM SUCESSO
Porto
Vários exemplares, num terreno entre as ruas Gonçalo Sampaio e do Bom Sucesso.

—CASTANHEIRO DE LAMEGO
Lamego
Perto da catedral; c. de 500 anos; coberto por uma hera que o parasita e quase o abafa; tem uma placa nele fixada, com a seguinte quadra:

Já fizeste a tua romaria;
Obrigado bom romeiro!
Come agora o teu farnel
A sombra do castanheiro.

PAP (em 1870), 9,06 m; (em 1967), 10,06 m.

—PSEUDO-TSUGAS DA CARVALHEIRA
Manteigas, Serra da Estrela
Cerca de 75 anos; plantadas em 1904/5; mais de um metro de DAP (a 1,20 m) e cerca de 50 m de altura.

— CEDRO DO BUÇACO
Mata do Buçaco
Cerca de 350 anos; o mais velho do país, segundo se diz.

—PINHEIRO MANSO DA CURIA (considerado de interesse público)
Curia
No pequeno jardim da Pensão Bandeira, na Av. do Pinheiro Manso.
Dimensões: PAP, 3,935 m; altura (a olho), 19,80 m; diâmetro da copa, c. de 21,60 m.

—PINHEIRO BRAVO DO FACHO
Pinhal de Leiria
Tinha (já desapareceu) 21 m^3 de volume de tronco, e foi considerado o maior pinheiro bravo conhecido.
(Nota: No Pinhal de Leiria foi medido um pinheiro bravo que tinha: DAP, 1,30 m (a altura excedida 45 m); exemplares com 30 m são frequentes).

—OLIVEIRA DO ZAMBUJAL
Herdade do Zambujal, Setúbal

—AZINHEIRA DE S. BRÁS DE ALPORTEL
Copa de 25 m de diâmetro.
(Nota: A maior e mais velha azinheira de Espanha encontra-se em Alcudia, Ciudad Real, e tem c. de 14 m de altura, PAP, c. de 5,2 m e 32 m de diâmetro de copa).

—PLÁTANO DE PORTALEGRE
Portalegre
152 anos; em 1894 já era notável; a dimensão mais impressionante é o diâmetro da copa.

—CASTANHEIRO DE ALCANGOSTA
16 m de circunferência (de quê?)

—SOBREIRO DE EL-REI
Herdade de Palma, Alcácer do Sal
Deu 90 arrobas de cortiça (em que ano?); diz a tradição que D. João II descansou sob a sua copa, na sua última viagem para o Algarve (morreu em Alvor).

—SOBREIRO DA HERDADE DE MONTALVO
Ponte de Sor
Multissecular; ainda mantém a sua cobertura de cortiça virgem.

—OLIVEIRAS DE PEDRAS D'EL-REI
Tavira
Nos terrenos de um complexo turístico, um conjunto de grandes oliveiras, a maior das quais tem um PAP 7,5 m.

—FREIXO DE TRANCOSO
Trancoso
Derrubado pelo ciclone de 1941. Segundo a tradição, em 1282, D. Dinis contratou, debaixo da sua copa, o seu casamento com Isabel de Aragão, futura Santa Isabel.

—CARVALHO DO CONVENTO DA COSTA
Guimarães
Já morto, vê-se ainda a sua carcaça seca, que aliás deveria ser preservada. Assevera-se que dataria de antes da fundação da nacionalidade.

—PINHEIRO DA COVILHÃ
Covilhã
Altura, 32 m; PAP, 5,36 m.

HISTÓRIAS DE MARINHEIROS

21 — A Ressurreição

A aquisição de navios em Inglaterra, do chamado Plano Naval de 1930, marcou, sob todos os aspectos, um grande progresso na nossa Marinha.
A artilharia a bordo de uma dessas novas unidades, afigurava-se, então, bastante complexa. Quem assistisse, exteriormente ao navio, a um exercício simulado, decerto que acharia curioso que as quatro peças de cento e vinte milímetros tivessem movimentos uniformes e semelhantes, na procura do "inimigo". Parecia que elas, por qualquer mistério impenetrável para o leigo, sabiam todas o ponto exacto em que se encontrava o alvo a bater. Em determinado momento, antes da salva partir, as quatro peças apontavam para o mesmo ponto no espaço. Como era isto possível? Se o observador reparasse, havia na ponte

superior uma caixa de forma bizarra, alongada no seu eixo transversal, que parecia mover-se por si mesma. Era a alça directora, com o seu telémetro acoplado. Este último instrumento, juntamente com outro irmão gémeo, o alti-telémetro, eram os olhos da artilharia, pois que avaliavam a distância ao inimigo.

No bojo do navio, existia ainda outra dependência artilheira, a central de tiro, onde diversos mecanismos trabalhavam, em ligação com os já nomeados, com uma finalidade: dar às peças a elevação e direcção necessárias. Estes elementos chegavam ao seu destino electricamente, fazendo deslocar ponteiros em dois receptores separados. Nestes se moviam, também, ponteiros mecânicos, em função de movimentos imprimidos por manivelas que, concordantemente, comandavam a elevação e direcção das peças. Bastava que dois marinheiros apontadores, um em frente de cada receptor, fizessem coincidir os ponteiros mecânicos com os eléctricos, para que a peça assumisse a posição de pontaria.

Claro que esta explicação não é mais do que uma imagem grosseira e aproximada da realidade. Mas, para o leigo, é decerto suficiente para que todo o aparente mistério se desvaneça.

Uma coisa, no entanto, era certa: na alça, na central, nos telémetros, nas peças, o Homem lá estava sempre vigilante e atento, servindo-se da máquina, sua auxiliar, mas também sua inimiga — e inimiga que, como hoje, não perdoaria se na luta se desleixasse no seu emprego exacto. Todos esses postos de combate, espalhados pelo navio, e ainda os paióis de munições que alimentavam a boca dos canhões, estavam ligados por um traço comum; tinham que trabalhar em conjunto, harmonicamente, sem uma falha, para que se atingisse um rendimento eficaz e seguro. Eram partes de um todo, comandadas apenas por um homem — o oficial director de tiro — homem que tinha sobre os ombros a eficácia artilheira do navio. Na guerra, ele procuraria eliminar, tão depressa quanto possível, o inimigo que, muitas vezes, à distância de combate, mais pareceria brinquedo de criança, lá ao longe, no horizonte. Só os exercícios em tempo de paz, longos e persistentes, dada a complexidade do material, emprestariam eficiência à artilharia de bordo. Neles também se previa que o inimigo responderia do outro lado, provocando baixas no pessoal que manejava os múltiplos mecanismos. Daí que, nos treinos, se provocassem baixas simuladas, de modo que os artilheiros se habituassem a enfrentar dificuldades possíveis.

Isto me traz à memória certo caso ocorrido num contratorpedeiro que se encontrava em comissão nos Açores. Era uma tarde quente e abafada, com um céu lívido anunciando trovoada próxima. Apesar do calor intenso, o fiel de artilharia, sargento que era o imediato colaborador do oficial chefe do serviço de artilharia, adestrava uma guarnição de uma peça de cento e vinte milímetros, constituída por sete marinheiros. Sucessivamente, durante o exercício, ele ia "banindo" um artilheiro da peça.

— Quando eu bater nas costas de um de vocês — explicara — não mais mexem em nada. É como se um estilhaço inimigo vos tivesse matado. Os que ficarem terão de continuar o manejo da peça, como se estivessem todos.

Assim, a pouco e pouco, foi "matando" neles. A guarnição da peça era boa. Apenas destoava, no conjunto, uma praça que a marujada alcunhara de *Alforreca*. Era inteligente, e mesmo bom artilheiro sob o ponto de vista técnico. Mas tinha uma "faca" enorme para o trabalho. Muito magro, branco de pele — não havia sol que o tisnassem — era quase transparente. Ao andar, mais parecia que flutuava, gingando tronco e membros descompassadamente. Tinha uma prenda: era gracioso, natural e espontaneamente. Os seus ditos percorriam as cobertas de boca em boca.

Pois naquele dia calorento, que ainda mais predispunha a não fazer nada, fora ele o primeiro a sofrer a "baixa". O exercício continuou até ficarem, dos sete, dois homens apenas.

Quando o fiel ia iniciar novo treino e mandou formar todos os artilheiros, em frente da peça, só contou seis homens. Faltava um: inevitavelmente, era o *Alforreca*. O sargento perdeu a cabeça. Foi, pessoalmente, procurá-lo por todos os lados, espreitou todos os escaninhos e... nada. Voltou à peça, de novo, onde o pessoal aguardava, na esperança de que ele, entretanto, tivesse chegado. Mas o *Alforreca* continuava invisível. Desesperado, deu volta ao exercício mais cedo e distribuiu o pessoal pelos serviços. E, imediatamente, reiniciou uma busca mais cuidadosa e demorada, perguntando a este e àquele. Só ao fim de bastante tempo o foi encontrar, onde menos esperava. O *Alforreca* estava na ponte superior, quase na parte mais alta do navio, espapaçado, debaixo da plataforma da alça directora, dormindo serenamente. O fiel acordou-o de mau modo e increpou-o asperamente. E ele, sem perder a calma, murmurou arrastadamente, na sua voz pastosa:

— Oh! sôr fiel... como eu "morri"... vim até ao "céu"...

O sargento, ironicamente, volveu-lhe:

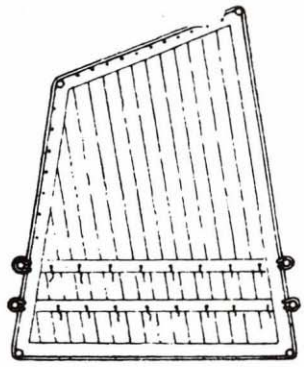
—Ai! "morreste"? Pois vais "ressuscitar" agora...

Naquela tarde o *Alforreca* trabalhou mais que na comissão toda. Com o fiel presente e vigilante, lavou sozinho, com sabonária, os escudos de todas as peças de cento e vinte milímetros. O suor inundava-lhe a fronte e escorria-lhe pelas costas. Era preciso acalmar o senhor sargento, no receio de que a falta fosse ao conhecimento superior. Trabalhou esforçadamente, como nunca se supusera capaz de o fazer. E, com certeza que teve muito tempo, naquela faina, para considerar a sua triste e desgraçada condição de "vivo"...

S. B.

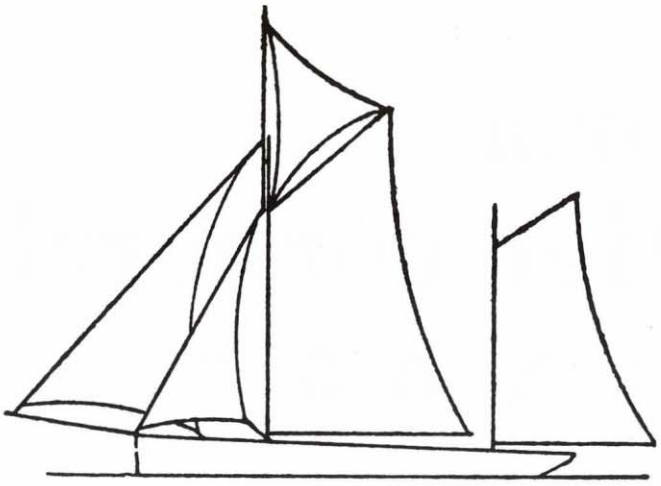
Terminologia Naval

LATINA — Vela triangular ou quadrangular que iça de popa à proa, envergada em estai, carangueja ou verga que cruza o mastro.



Vela latina quadrangular

LATINO — Navio de vela em que predomina o pano latino. Todo o pano que trabalha no sentido de popa à proa, envergado em estai, carangueja ou verga que cruza o mastro, ficando muito inclinado para ré.



Chalupa

LATITUDE — Distância que vai do lugar considerado ao equador, contado de 0° a 90° sobre o meridiano que passa por esse lugar.

LAVRAR — Diz-se do ferro quando, embora unhado mas em fundo de má qualidade, vai abrindo sulcos, arrastado pelo navio no seu descaimento.

LAZEIRA — Espaço disponível para meter ou arrumar qualquer coisa; espaço necessário à manobra de um cabo ou aparelho de força.

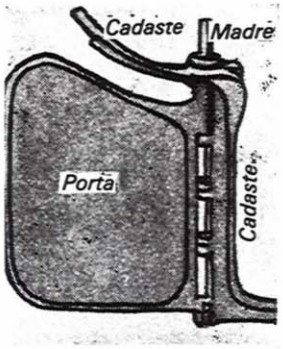
LEÃO — Em calão naval, o mar.

LEBRE — Peça de poleame composta por dois moitões unidos pelos topos, com roldanas ou apenas com gornes, destinada ao retorno de cabos de manobra.

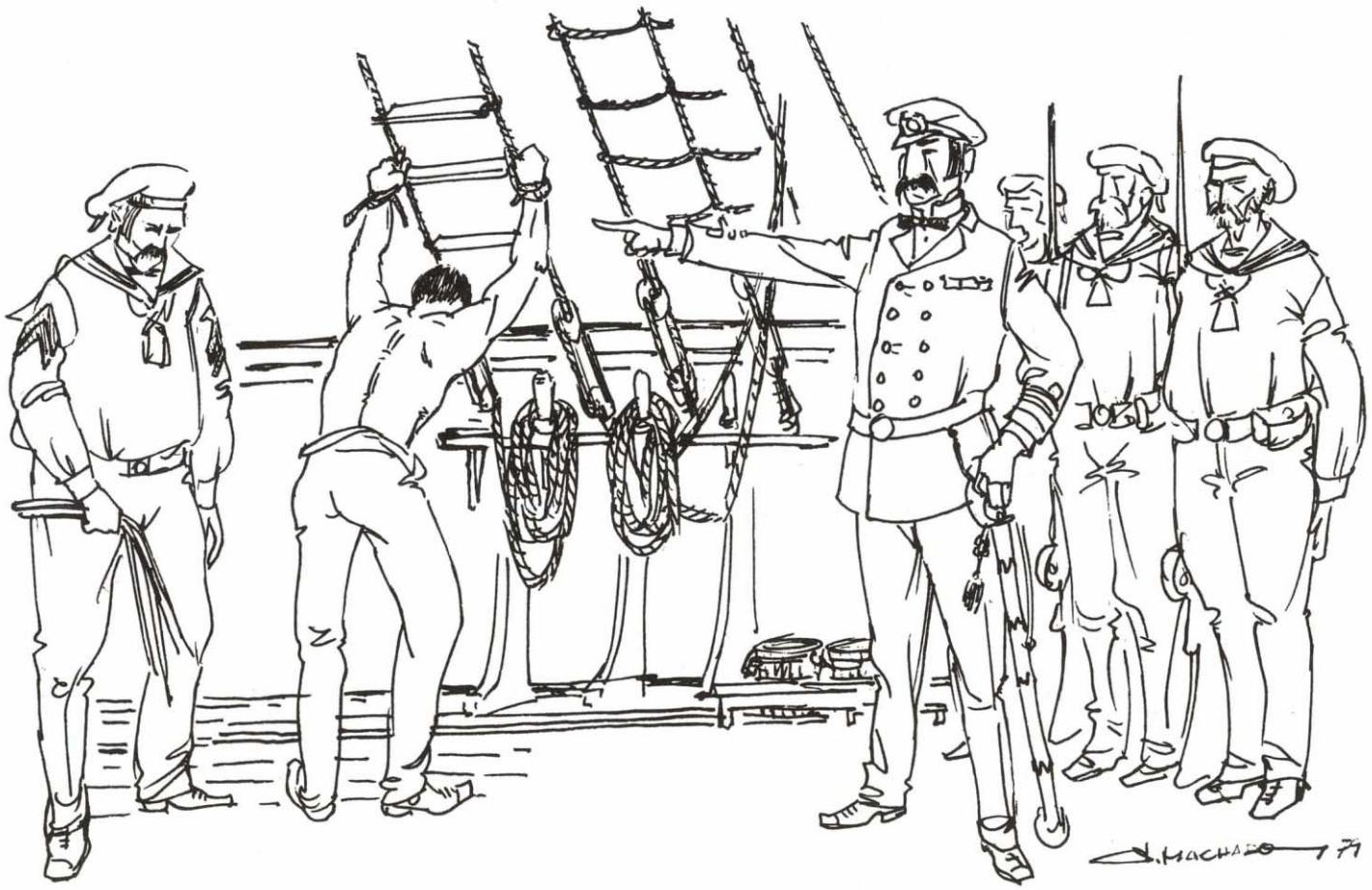
LEITO DA MARÉ — Local onde a corrente de maré atinge a máxima intensidade.

LEIXÃO — Designação atribuída, especialmente no norte do país, a um penhasco elevado, isolado e inacessível, no mar e perto da costa. Da existência destes rochedos em frente de Leça da Palmeira, resultou a construção do porto de Leixões e a respectiva designação.

LEME — Peça móvel, de madeira ou ferro, usada à popa aguentada no cadaste e destinada a governar o navio ou embarcação. As partes principais do leme são a madre e a porta.



S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN



História do último castigo corporal aplicado na Armada

Manda Sua Majestade El-Rei que uma comissão, presidida pelo contra-almirante Rodrigo Augusto Teixeira Pinha, e composta do auditor de Marinha bacharel António Osório Sarmento de Figueiredo, dos capitães-de-fragata João Augusto Boto e Jerónimo Emiliano Lopes Banho, promotor de Justiça, e do primeiro-tenente Francisco Diogo de Sá, examine os projectos do Código de Justiça Militar e do Regulamento de Disciplina da Armada, que lhes serão apresentados, e proponha as modificações que julgue convenientes, no sentido de os pôr, quanto possível, em harmonia com a legislação similiar em vigor no Exército, estabeleça os preceitos por que devem resolver-se as questões de honra entre militares, e tendo em vista, enquanto ao regulamento, da abolição completa dos castigos corporais de chibata, sarilhos de armas e outros ainda em uso a bordo dos navios de guerra da Marinha Portuguesa.

Foi esta a portaria, publicada no "Diário do Governo" n.º 45, de 25 de Fevereiro de 1895, que criou a Comissão que haveria de rever a legislação que permitia a aplicação de castigos corporais a bordo dos navios da Armada.

A sua origem foi a recusa de uma guarnição em aplicar um castigo de 25 varadas a um grumete, punição dada pelo comandante da corveta "Mindelo", em 1894, então no Brasil, no prolongamento de uma estação, que começara três anos antes, na África Ocidental portuguesa.

Comandava a corveta um distinto oficial da Armada, capitão-de-fragata Augusto de Castilho, *justamente considerado entre os mais ilustres marinheiros, hábil diplomata e notável colonial.*

Em 1892, quando a França entrou em luta com o Daomé, foi a "Mindelo" destacada para este território a fim de proteger os interesses nacionais no pequeno enclave de S. João Baptista de Ajudá (*1*), onde estacionou cerca de um ano.

Em 1893, quando excedia a duração normal da comissão e o navio já estava pronto a regressar a Lisboa, recebeu ordem para seguir para o Rio de Janeiro, onde eclodiram perturbações com a ditadura militar do marechal Floriano Peixoto, que dominava o Brasil. *O estado do navio, após 3 anos de serviço sem reparação capaz, era pouco menos que deplorável.*

A defesa dos interesses portugueses no Brasil numa ocasião em que eram postos em causa por grande parte da população, *com rancor, sanha e desprezo contra tudo que fosse nosso,* obrigaram o comandante Castilho a intervir com energia.

A sangrenta campanha dos constitucionais com o ditador, haveria de terminar com a derrota dos rebeldes. Em consequência, o almirante Saldanha Gama pediria, para si e seus oficiais — cerca de 70 pessoas — asilo político a bordo da "Mindelo". Solicitaria ainda a mediação do comandante Castilho na apresentação de bases para a capitulação e que o marechal presidente recusaria. Todavia, na corveta embarcariam, ao todo, 276 refugiados, entre os quais muitos feridos e doentes, alguns atacados de beri-beri, outros tuberculosos. *Isto em navio pequeno onde pouco antes grassara febre tifoide.*

Encontrava-se também no Rio a corveta "Afonso de Albuquerque" e navios de guerra da França, Inglaterra, Estados Unidos e Itália. Mas só os navios portugueses foram procurados para asilo político. Ambas as unidades recolheram mais de 500 refugiados.

Dado que os navios não poderiam permanecer com refugiados em águas brasileiras, seguiram para o Rio da Prata (Argentina).

Entretanto, haveria de fugir da "Mindelo" e de um navio argentino ("Pedro III"), que tinha sido fretado para transportar os asilados para Angola, grande número deles, entre os quais o próprio almirante Saldanha Gama.

Mas relatemos o facto que deu origem a acabar com a aplicação de castigos corporais na nossa Marinha. Para tal, transcrevemos da revista "Defesa Nacional", n.º 116/Dezembro 1943, a narração do episódio ocorrido na "Mindelo", na viagem de regresso a Lisboa.

Porto Grande — último da escala antes de Lisboa. Véspera de saída, dia de movimento e agitação incessante, liquidação de contas, despedidas, últimas aquisições para a viagem.

Era noite, chovia e soprava rijo o vento. Caíam aguaceiros que só na zona equatorial se conhecem e em S. Vicente compensam a seca de um ano inteiro.

— Oh da embarcação! — bradou a sentinela.

— Licenças! — ouviu-se responder uma voz, do mar, entre o ruído do chapinhar de remos na água.

— Cabo da guarda! Escaler com licenças.

O cabo da guarda transmitiu:

— Senhor tenente, o escaler com licenças.

— Está bem, avisa o sargento de dia e o oficial de marinheiros. Atraca a estibordo.

Próximo do portaló, o tenente observava os homens que regressavam. Depois de cumprimentar, cada um entrava na formatura.

O sargento de dia fez a chamada.

— Está toda a gente, senhor tenente.

— Bem, mande destroçar.

— Contramestre, o escaler volta a terra, a buscar as licenças do estado menor.

Passaram minutos, o escaler continuava ao portaló.

— Contramestre, porque não largou ainda o escaler? — perguntou irritado o oficial.

— Falta uma praça, senhor tenente, foi lá a vante.

— Veja que não se demore, são mais que horas para largar.

Faltava o "Cinco", conhecido repontão e calaceiro. Entre os camaradas não era tido por mau rapaz e estimavam-no, mas tinha aquela pecha de refilar e era indolente.

O contramestre desesperava-se. Aquele medraço comprometia-o, sentia-se responsável pela falta. Para que o tinha deixado ir à proa?

Lá apareceu o "Cinco", muito devagar, a dar um puxão às calças, ajustando melhor o cinto, como se o dia fosse todo dele e o serviço não apertasse.

— Vê se te despachas, bradou o contramestre. Está a embarcação à espera e tu com esses vagares...

— Mais devagar, eu cá não tenho pressa nenhuma. Estou para aqui...

Ouviu-o o oficial. O "Cinco", naturalmente, não o conhecia. O tenente Carlos Braga, modelar no cumprimento do dever, exigente e inexorável no serviço, não admitia hesitação no cumprimento de uma ordem.

— Avia-te, salta no escaler e depressa!

O grumete, dentro dos seus hábitos, sem reflectir na rascada em que se metia, completou a frase a subir a escada que conduzia ao portaló:

— Estou para aqui todo molhado e ainda tenho de voltar para terra!...

— Contramestre, este homem a ferros, para a coberta, quando voltar de terra!

— Então, vou já — declarou o repontão preparando-se para descer.

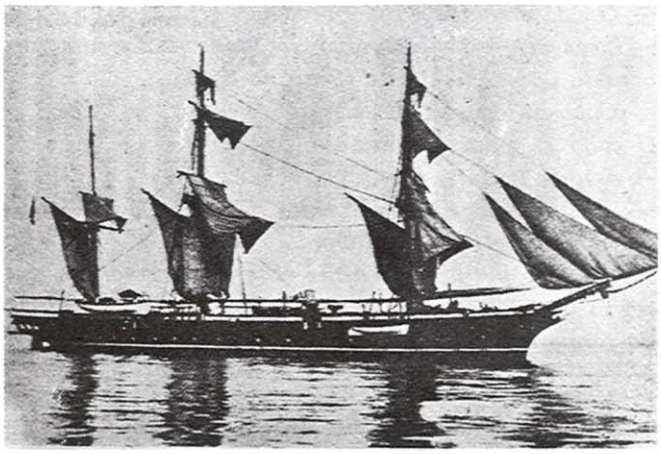
Um súbito empurrão forçou-o a subir à pressa e, desiquilibrado, quase a cair ao mar, agarrou-se a um dos cabos do portaló e escorregou para a embarcação.

Amanhã ajustamos contas — rematou o oficial em tom de ameaça.

Ignorava-se a resolução do caso do "Cinco". Nada transpirava, mas previa-se talhada grossa. Os antecedentes não eram de molde a atenuar a gravidade da falta, e o imediato era inflexível.

---

(1) Fortaleza estabelecida em território do Daomé, em 1680, e que manteve sob nossa jurisdição até aos anos 60.



A corveta "Mindelo".

Vigorava então na Armada o castigo corporal, sofrimento físico e sobretudo moral, porque era aviltante. Tinha a compensação de, em geral, não trazer consequências para a vida futura da praça, porque raramente se registava. Punição ignominiosa, imprópria já de uma época de civilização altruista e humanitária, fora uma necessidade, consequência inevitável do modo de se fazer o alistamento. Dificilmente se encontrava quem se prestasse a servir na Marinha de Guerra. O recrutamento fazia-se nas prisões; os voluntários eram a escumalha da população de Lisboa. Os bons eram raros porque o povo temia, em geral, o serviço na Armada que ainda confundia um pouco com o trabalho nas galés.

Era corrente a "bichada", aplicada com o chicote de cabo por mestres, contramestres e guardiães, às vezes pelo gageiro do mastro — nem se considerava castigo — para desembaraçar os grumetes, a miuçalha, quando não andavam lestos ou tinham medo de "sair fora" nas vergas. Por vezes, o imediato mandava aplicar a "bichada" com um cabo de portaló, e podia suceder que o delinquente não apanhasse, porque se era esperto e desembaraçado, "cavava", e não era perseguido.

Passar umas horas na enxárcia de barlavento, era frequente. Podia ser o castigo agravado, mandando-se cumprir "por dentro", e então o sofrimento não era só a dor nos pés, pois os braços ficavam derreados.

O "par de machos" consistia em duas manilhas que se passavam nos tornozelos da praça e ligavam uma à outra por um varão seguro com chave rebatida. Podia ser simples ou a pé de carneiro — as pernas eram primeiro passadas uma por cada lado de um pé de carneiro — e concedia-se dormir na maca ou apenas na manta, conforme a gravidade do delito.

O "sarilho de armas" era violento. Com três espingardas formava-se um triângulo que a praça castigada tinha de segurar ao pescoço, à laia de canga, durante não menos de duas horas. Quando, ao fim de algum tempo, a fadiga da nuca se tornava excessiva, o homem era forçado a aliviar o sarilho com os braços para evitar a dor. Esta posição tornava-se, em breve, também dolorosa, sobretudo em viagem e com balanço.

A punição mais grave, mais odiosa e de mais aparato era a "chibata". Não se aplicava nos portos do continente do Reino. A saída para estação ou viagem longa (às vezes a saída do navio fazia-se apenas por horas para a aplicação do castigo fora da barra) o mestre trazia para o camarote um molho de chibatas, delgadas varas de junco, com pouco mais de meio metro de comprimento.

A execução do castigo exigia cerimonial espectacular que dava ao acto maior solenidade.

A guarnição formava na tolda, como para "mostra" de Sua Exa. o Comandante: os oficiais a ré, em grande uniforme, armados de espada e revólver, o comandante, imediato e médico, à frente; o estado menor (2), de sabre, voltado para ré, sob o comando do mestre. O 1.º quarto a bombordo, deixava livre o espaço da escada de quebra-costas, destinado à execução da sentença, onde só permanecia o corneteiro, para contar as varadas em voz alta. Por ante-a-vante dos oficiais, a escolta, um cabo e dois primeiros-marinheiros, dos mais antigos.

Verificada a correcção da formatura, a escolta descia à coberta para conduzir o condenado que aguardava, a ferros a pé de carneiro. À ordem do comandante, o imediato lia no livro de ordens a falta cometida pelo delinquente e o castigo correspondente — vinte e cinco varadas. O comandante mandava-o tirar a camisola, e o homem, nu da cinta para cima, depois de auscultado pelo médico era amarrado de bruços a um degrau da escada. O imediato intimava o mestre e guardiães ou cabos marinheiros que aplicavam cinco varadas cada um, contadas pelo corneteiro.

Chegando à conta, o justiçado era conduzido à enfermaria para o médico tratar qualquer escoriação que, em geral, não aparecia, porque o castigo era aplicado ligeiramente, procurando-se mais o efeito moral do que o sofrimento físico, e o comandante fazia uma breve exortação sobre a disciplina e o dever militar.

Nesse tempo, já se ia tornando rara esta punição e muitas vezes sucedia que depois do aparatoso cerimonial, quando o mestre erguia a chibata, o comandante levantava o braço, mão aberta, e impedia a execução da pena que substituia por outra mais benévola, ou mesmo indultava o réu. Na "Mindelo", não houvera castigos corporais. O aturado serviço exigido à guarnição desde a saída de Lisboa. sempre complira à benevolência o comandante Castilho que, sem deixar de ser rigoroso na exigência do dever, era avesso ao recurso a meios violentos. Certamente os homens, embora grande parte já não fosse da guarnição primitiva, entendiam que a fadiga de uma longa e árdua comissão incumbida ao navio, devia ser tida em consideração para merecerem a regalia de os pouparem ao vexame do castigo ultrajante.

Nesta disposição de espírito souberam que o "Cinco" fora punido com quatro horas de "sarilho de armas".
Nem um quarto de hora suportou. Deixou-se cair, alegando que não podia cumprir a punição. Não havia que insistir. O imediato mandou-o recolher ao porão da amarra, com "par de machos".
Considerando a falta, seriamente agravada pela recusa

---

(2) *Sargentos.*

formal ao cumprimento do primeiro castigo, o comandante resolveu punir o "Cinco" com vinte e cinco varadas.
Soube-o a guarnição, e murmúrios começaram. Muito à sucapa, longe da vista de superiores, na coberta, pelo castelo, na cozinha, onde quer que se encontrassem praças, a conspiração alastrava: opor-se-iam à execução da sentença. Se os contramestres e cabos marinheiros quisessem aderir à rebeldia, recusando-se a aplicar o castigo, a atitude seria de simples passividade. Em caso contrário, recorreriam a toda a espécie de violência.

O que os arrastava a tão grave decisão não era certamente apenas a simpatia pelo mariolão do "Cinco", mas o rancor contra a chibata, a repulsa pelo odioso vexame, o brio de uma corporação já constituída na maioria por homens dignos, que iam deixando de ser o vazadouro dos piores bairros de Lisboa, e valhacouto da sua população vadia.

O corneteiro, o "Cinco Tostões", industriado, simulando inconfidência, segredava a um cabo marinheiro:
— O "Cinco" está para levar vinte e cinco varadas, mas não há quem lhas dê, só se for o senhor cabo Luís...
A guarnição fez constar que o propósito era firme — resolvera não permitir que o castigo fosse aplicado, e a decisão de se opor à execução era inabalável. Os do estado menor hesitaram. A recusa ao cumprimento da ordem do comandante era grave insubordinação que acarretaria sérios dissabores a quem a praticasse; mas o obediência daria lugar à rebelião da marinhagem e seriam eles que, avisados, provocariam uma revolta cujas consequências não podiam prever, e que podiam evitar sacrificando-se... Acreditando-se na decisão das praças, sentiam-se embaraçados em angustioso dilema.

Entretanto o navio aprontava para largar para Lisboa. Última faina. Grumetes e marinheiros agarrados às barras do cabrestante, todos voluntários. Era grande a animação. O mestre excitava-os:
— Vira, que é para Lisboa!
Mas, enrascados na amarra da corveta vinham outras correntes e uma âncora, perdidas no fundo.

Vinte e quatro horas de atraso, porque a faina de safar e pôr claras amarras e ferros demorou tanto que não permitiu a saída.
No dia seguinte largou a "Mindelo", de S. Vicente, com bom tempo e mar chão.
— Cabo de quarto, chama o senhor mestre — bradou o oficial de quarto.

Era o contramestre José Duarte, cavaleiro da Torre e Espada, mais tarde conhecido na Escola Naval pela alcunha de "Chibata".
— Pronto, senhor tenente.
— Apite a "mostra" do senhor comandante.

Principiava o conhecido drama pela encenação já descrita. Formaram os quartos, guardando livre a escada de quebra-costas da enxárcia grande de bombordo, o "Cinco Tostões" no seu posto. Oficiais, estado menor, e escolta nomeada "ad hoc". O preso foi conduzido à tolda. Bem sabia que os camaradas impediriam a aplicação do castigo, sentia-se forte e mais refilão do que nunca e foi desabridamente que recusou tirar a camisola quando lho mandaram, depois de lido o castigo na ordem do navio.
— Tira a camisola, insistiu o imediato.
E perante a recusa, ordenou aos da escolta:
— Tirem a camisola ao preso.
Ainda foi necessária a intervenção dos contramestres. O "Cinco", de tronco nu, foi amarrado à força.
O imediato ordenou:
— Contramestre José Duarte, aplique o castigo.
— Senhor imediato, dá licença? Eu sou cavaleiro da Torre e Espada, tenho honras de oficial, não posso aplicar este castigo.
— Contramestre Facundo Carlos, aplique o castigo.
— Senhor imediato, eu sou casado, tenho mulher e filhos, a minha consciência não me permite aplicar o castigo.
— Cabo Luís Augusto, aplique o castigo.
— Não posso, senhor imediato, estou dispensado de todo o serviço pelo senhor doutor.
— Cabo José Maria, aplique o castigo.
— Eu peço ao senhor comandante que me dispense deste serviço.
Os conjurados mantinham o compromisso; e sem revolta, em atitude pacífica e respeitosa, mas decidida, impediam realmente a execução da sentença.
O imediato ia repetindo a ordem.
Os oficiais conservavam-se imóveis, dominados pelo olhar do comandante. O sangue fervia-lhe nas veias e a cólera sufocava-os. O chefe via a situação. A atitude aparentemente correcta da guarnição revelava a resolução firme dos homens. Qualquer violência provocaria a erupção do vulcão que em cada um se ocultava.
— Basta! — exclamou por fim, sem esconder a própria indignação — Imediato, mande destroçar. O preso recolhe ao porão da amarra.
— Retira o preso. Os senhores oficiais podem retirar-se. Retira o estado menor.
— Quartos! Para vante, volver! Ordinário, marche! Destroçar.
Cabisbaixos, em silêncio, os marinheiros dispersaram e seguiram para a proa, lançando de passagem um olhar aos espeques de artilharia arrumados ao longo da borda...
Antes de findar o mês de Setembro, em seguida à entrada da corveta "Mindelo" em Lisboa, o "Cinco" entrou no cumprimento de 120 dias de prisão com que o puniu o Conselho do Almirantado. Contramestres e cabos marinheiros recolheram sob prisão ao Quartel de Marinheiros e foram julgados em conselho de guerra, a 22 de Dezembro de 1894.

Resta relatar que, no dia 13 de Abril de 1895, a folha oficial que publicou a portaria, transcrita no princípio deste apontamento, publicava também o decreto das amnistias da Semana Santa, *no qual se incluiam as dos contramestres e dos cabos marinheiros da "Mindelo" que tinham posto em jogo o seu futuro para a abolição do abominado castigo.*

M. Horta
Sarg.-aj. L

João Rodrigues Cabrilho

Todos os anos, nesta altura, os portugueses tomam conhecimento pelos órgãos de comunicação social, do decorrer do Festival Cabrilho, que na Califórnia assinala o aniversário da sua descoberta pelo navegador Rodrigues Cabrilho, português de nascença e ao serviço de Espanha.

Costuma até visitar Portugal "Miss Cabrilho", eleita outrora entre as descendentes de portugueses residentes em San Diego e actualmente entre todas as raparigas dali, seja qual for a sua nacionalidade.

Este facto levará muitos portugueses, menos versados neste assunto, a perguntar: — Afinal quem era Cabrilho? Vamos tentar responder.

João Rodrigues Cabrilho nasceu no lugar de Lapela, freguesia de Cabril, concelho de Montalegre, distrito de Vila Real, na província de Trás-os-Montes (*1*).

O apelido de Cabrilho é omisso nas genealogias e enciclopédias portuguesas, o que leva à presunção de se tratar de uma alcunha que ele adoptou como apelido, para se distinguir dos homónimos que com ele actuaram e viveram.

Sobre a nacionalidade portuguesa de Cabrilho parece não haver quaisquer dúvidas. Na famosa obra espanhola "Historia General", do cronista Don António Herrera Y Tordesilhas, ela é reconhecida e jamais foi impugnada porque o autor possui elementos muito seguros sobre o assunto, visto ter tido livre acesso a todos os documentos existentes nos arquivos reais quando foi comissionado, pelo rei de Espanha, para escrever a "História da Conquista e Colonização das Américas". Nesta última obra

No morro à entrada do porto de San Diego, ergue-se a estátua de João Rodrigues Cabrilho.

afirma também que *Cabrilho era português e pessoa muito versada em assuntos náuticos.*

Diz a história que Cabrilho pertencia ao número desses infortunados portugueses que não alcançaram realizar na própria terra as suas aspirações, fazendo-o ao serviço de outros países. O facto é atestado por Alves de Azevedo, quando disse numa conferência que fez em 1944 na Sociedade de Geografia de Lisboa: *Além disso, convém não esquecer que, se ele obteve carta de piloto em*

---

(1) Lugares com o nome de Cabril são frequentes no Norte do país, havendo três que têm reivindicado a naturalidade de Cabrilho: o lugar Cabril, freguesia de Povolide, concelho e distrito de Viseu, o lugar de Tulha Nova, freguesia de Cabril, concelho de Castro Daire, do mesmo distrito de Viseu e o lugar de Lapela, freguesia de Cabril, concelho de Montalegre, distrito de Vila Real. Segundo um estudo, baseado em minuciosas e profícuas investigações, o dr. Montalvão Machado, mui ilustre membro da Academia Portuguesa de História, concluiu recentemente ser este último lugar o verdadeiro, tendo sido reconhecida oficialmente a casa que pertenceu a Cabrilho. É essa casa ainda hoje reconhecida por "casa do galego" ou "casa do americano" e nela reside actualmente um descendente de Cabrilho, com o apelido de Rodrigues. Foi descerrada na fachada da mesma, no mês de Abril do ano corrente, pela Câmara Municipal de Montalegre, uma lápide comemorativa com o nome de João Rodrigues Cabrilho.

Portugal antes de ir oferecer os seus serviços a Espanha, e deu tal passo sem obter primeiro a Carta Régia conferindo-lhe autorização do rei de Portugal, estava sujeito a severas penalidades e represálias caso viesse algum dia a ser aprisionado pelos portugueses, e sendo assim, é claro que muito lhe conviria fazer-se passar por espanhol, para sua própria salvaguarda.

Da pouca biografia que se conhece de Cabrilho, parece certo que ele saiu bem novo do país, radicando-se em Espanha, onde veio a casar com uma senhora daquela nacionalidade. Segundo o eminente lusófilo californense dr. A.P. Nasatir, residente em San Diego, Cabrilho seguiu para o México na companhia do espanhol Dom Hernando Cortez, conquistador daquele território. Como valoroso soldado que era, desempenhou, porventura, as funções de oficial às ordens de Cortez, acompanhando-o em inúmeras campanhas, na conquista da então denominada Nova Espanha.

Posteriormente, aparece ao serviço de Don Pedro de Alvarado, conquistador da Guatemala, tendo sido por ele nomeado para o desempenho de vários comandos de armadas em expedições e empresas no Pacífico.
Quando em 1542, navegavam ao largo da costa do México, a caminho do Norte, souberam da guerra na região de Jalisco, na qual Alvarado quis tomar parte e veio a perder a vida.

Relativamente a esta morte, pormenoriza Bernal Diaz del Castillo, nas sua notáveis descrições, que o conhecimento do passamento de Alvarado, na frota, provocou a debandada geral de soldados e marinheiros, não encontrando Cabrilho o apoio necessário para se impor, talvez por não ser espanhol. Acrescenta ainda este cronista, autor da "Historia Verdadera", ter ouvido dizer que da dispendiosa armada de Alvarado nada reverteu em dinheiro, navios ou abastecimentos para os seus herdeiros, pois tudo se perdera. Diz ainda ser sua convicção, embora indocumentada, que Cabrilho conseguira salvar os navios com que explorou depois as costa da Califórnia.

A melhor réplica, chegada aos nossos dias, sobre o roteiro de exploração da costa da Califórnia, feita por Cabrilho e que lhe permitiu inscrever o seu nome na história universal a par de outros grandes mareantes e descobridores, é conhecida como versão de Juan Paez. Deste roteiro sabe-se existirem três cópias que se encontram arquivadas respectivamente na colecção do Patronato do Archivo General de Indias, em Sevilha e no Archivo de Simancas e no Moseu Naval, em Madrid.

Nele se encontram registadas preciosas informações sobre as terras visitadas e respectivos aborígenes em geral, sobre os usos e costumes destes, seus alimentos, sem esquecer as possibilidades agrícolas da região e de mão de obra indígena com vista a ocupação e expansão castelhana nas Américas Central e Austral. Este sistema de expansão, com concessão de terras aos índios, era diferente do português, que denotava acentuado cunho mercantil, visando sobretudo os minérios e as especiarias.
A viagem teve início no porto de Navidad, hoje Manzanillo, no México, no dia 27 de Junho de 1542, com os veleiros "San Salvador" e "La Victoria", sob o comando do almirante João Rodrigues Cabrilho.
Os navios navegaram para Norte, ao longo da Nova Espanha, nome que os espanhóis deram à América Central e México, até avistarem a Ponta da Baixa Califórnia (grande península mexicana que limita a Oeste o actual Golfo da Califórnia).
Cerca de dois meses depois da partida, mais exactamente no dia 21 de Agosto, fundearam os navios num grande porto, o mais seguro de quantos tinham escalado na viagem, ao qual chamaram El Puerto de la Posesión, hoje porto de San Quintin.
Durante o percurso foram feitas algumas escalas a que deram os nomes de portos de San Lucas, San Pedro, Madalena, Santa Catarina, San Pedro Vincula, Santa Clara e

Aspecto do Festival Cabrilho 1978. As bandeiras dos EUA, de Portugal e do México.

Rosario, pontas de San Pedro, Trindade, Santana, Mau Abrigo ou Mal Abrigo e Engaño e, da mesma forma, ilhas de Cedros, Santo Estêvão ou San Esteban e San Bernardo.

Continuando a rota na direcção Noroeste, ao largo da dita costa, atingiram a 28 de Setembro, após três meses de viagem portanto, um porto a que deram o nome de San Miguel, actual baía de San Diego, no extremo sul do Estado da Califórnia, nos Estados Unidos da América do Norte. Aqui desembarcou Cabrilho para tomar posse formal da região, em nome de Sua Majestade o rei de Espanha e de Don Antonio Mendoza, vice-rei da Nova Espanha. Depois de uma demora de seis dias nesse porto, durante os quais entreteve amigáveis relações com os índios da região, fez-se de novo ao mar.

Foram então avistadas duas ilhas, a algumas dezenas de milhas de distância da terra, que foram baptizadas por ilha de San Salvador e ilha da Victória (actuais ilhas de Catalina e San Clemente).

A 8 de Outubro aportou a uma larga baía a que chamou *La Bahia de los Fumos,* hoje baía de Santa Mónica, muito próxima da grande cidade de Los Angeles.
A actual Point Conception, já próxima dos 35° de latitude, foi alcançada a 18 de Outubro. Aqui chegados tiveram de recuar, forçados por um temporal de Nordeste,

acolhendo-se à ilha de La Posesión, actualmente San Miguel, do arquipélago de Santa Bárbara.
Durante a semana em que estacionou naquela ilha, Cabrilho deu uma grande queda, da qual resultou a fractura de um braço, cerca do ombro. Não obstante as incomodidades resultantes desse acidente, Cabrilho ordenou que se continuasse a exploração e descoberta de novas terras, naquela singradura.

Assim, seguiram para Norte e encontraram a ponta a que chamaram de Pinos, actualmente Point Sur.
Dirigiram-se depois à actual Montrey Bay, junto de Santa Cruz, alcançando seguidamente a grande baía de San Francisco.

Alguns dias depois, mau grado as terríveis tempestades a que estiveram submetidos, aproaram à ponta de Arena e depois ao cabo Mendocino, já em meados de Novembro. Foi, portanto, nesta altura e ao largo, numa latitude pouco a Nordeste deste último cabo, que iniciaram a viagem de retorno.

Em fins de Novembro, obrigados de novo a recuar, pela violência do temporal, desembarcou Cabrilho na ilha de San Miguel, onde faleceu a 3 de Janeiro de 1543, em consequência da fractura sofrida, agravada pelas péssimas condições de tempo em que foi feita a última parte da sua exploração. Ali ficou portanto a sua sepultura, que desaparecera coberta pelas areias movediças (*2*).

Cabrilho previra que o seu ferimento lhe viria a causar a morte e assim, para evitar que a expedição ficasse incompleta, decidiu nomear o seu primeiro piloto Bartolomeu Ferrelo, outro mareante português de grande experiência e prestígio, para o substituir até final da missão, praticamente já cumprida.

Por tais feitos tão notáveis e grandiosos, Cabrilho é considerado justamente como um dos primeiros heróis e pioneiros da história da Califórnia, à qual, segundo disse o eminente Chapnan, *deixou uma nobre tradição — a do descobrimento da Alta Califórnia, em condições que requereram uma coragem e tenacidade quase sobrehumanas.*
San Diego orgulha-se de possuir uma bela estátua de Cabrilho em Point Loma, morro sobranceiro à entrada do seu porto, que foi oferecida, em 1939, pelo Governo português ao Estado da Califórnia, sendo Álvaro de Brée o seu escultor.

É para os portugueses motivo de orgulho constatar-se que esta estátua atrai mais visitantes do que qualquer outro monumento nacional nos Estados Unidos — são estas as palavras transcritas, com vincado cunho de patriotismo, pelo luso-americano Lawrence Oliver (natural da ilha do Pico, Açores, com o nome de baptismo Lourenço Oliveira), no seu livro "Never Backward".
Esta estátua tem uma história rocambolesca, digna de ser contada.
Quando seguiu para os Estados Unidos da América, foi primeiramente remetida para Nova Iorque, a fim de ser exibida na Exposição de 1939, a realizar naquela cidade. O atraso na viagem não permitiu que se concretizasse tal desígnio. Pensou-se então expô-la em 1940, noutra grande exposição, desta vez em San Francisco.

O destino não quis, mais uma vez, que tal acontecesse e então, muitas cidades da Califórnia julgaram-se prioritárias e preferenciais pela posse definitiva dessa estátua, símbolo dos seus pioneiros. Oakland, San Diego, San Francisco, Sacramento e Fresno tentaram adiantar-se na pretensão, com pedidos diversos e diligências de toda a natureza.

Entretanto, surge o inesperado. Ao ser transportada para a exposição de San Francisco, foi *raptada* ao longo do caminho e escondida na garagem da residência de Mr. Miller, facto que se manteve habilmente em sigilo, com poucas hipóteses de ser desvendado ou esclarecido.

Era, no entanto, San Diego que mais de perto vivia todos estes acontecimentos e, vemos assim, surgirem dois dos seus mais activos representantes, o luso-americano Lawrence Oliver e o senador Fletcher, que decidiram meter mãos à obra até resolverem definitiva e favoravelmente o problema para a sua cidade.

O destino foi, desta vez, mais pródigo e quis que Lawrence Oliver e sua esposa, que se encontravam em passeio por Oakland e San Francisco, viessem contactar Mrs. Anna Lewis, há pouco tempo viúva de Mr. Miller, verificando estarem na verdadeira pista, ao encontrarem as grades que encaixotavam as duas partes que formariam aquela tão disputada estátua.

Em pouco tempo, o senador Fletcher ficou conhecedor desta tão inesperada ocorrência e deliberou actuar de imediato.

Forjou-se então uma pretensa ordem superior para a rápida entrega da estátua, que foi apresentada a Mrs. Anna Lewis no princípio de um fim de semana. A fiel depositária teve hesitações no cumprimento dessa ordem, mas os serviços oficiais encontravam-se encerrados, para possíveis esclarecimentos! Uma viatura apropriada transportou as grades para a estação de caminho de ferro de Santa Fé, a fim de seguirem com urgência para San Diego. Aqui chegadas, foram igualmente escondidas em armazéns, até haver garantia da sua colocação definitiva.

Comissões das outras cidades, que mostravam grande interesse em possuir a estátua, reclamaram aquela actuação, acusando o próprio senador Fletcher de desvio ilegal da mesma.
Enquanto isto, em San Diego a vontade e o querer dos seus habitantes afirmam: *A estátua está onde deve estar!*
E a estátua ali ficou...

Pode dizer-se que a situação de franca implantação que os festivais Cabrilho hoje têm, são fruto do trabalho insano e persistente dos luso-americanos radicados naquela cidade que, embora pertencendo a diversas organizações cívicas, souberam, em hora de feliz inspiração, unir-se em torno de um objectivo comum e num esforço colectivo notável, retirando quase do anonimato a figura

---

(2) No nosso Museu de Marinha existe a reprodução de uma pedra tumular que se julga ter pertencido à sepultura de Cabrilho.

Placa de homenagem, colocada na base do monumento a Cabrilho aquando da viagem do navio-escola "Sagres" a San Diego.

desse grande português.

Em 1957, a ausência do envolvimento de Portugal nesses festivais foi superada, quando o vice-almirante Sarmento Rodrigues, comandando o grupo de fragatas "Diogo Cão" e "Corte Real", prestou as primeiras homenagens da Marinha de Guerra portuguesa a João Rodrigues Cabrilho, descerrando uma placa de bronze junto da estátua, com a seguinte gravação:

Ao navegador português João Rodrigues Cabrilho — 1542
Homenagem da Marinha de Guerra portuguesa
To the portuguese navigator João Rodrigues Cabrilho
A tribute from the Portuguese Navy
N.R.P. "Diogo Cão" — N.R.P. "Corte Real" — April 1957

Em 1968 deslocou-se a San Diego o vice-almirante Laurindo dos Santos, em representação do chefe do Estado-Maior da Armada. Nesta cidade, o Comité dos festivais em San Diego nomeou o vice-almirante Sarmento Rodrigues *Alto Comissário dos Festivais Cabrilho junto do Governo Português.*

Em 1969, ano do bicentenário da fundação da cidade de San Diego, com a presença do então CEMA, almirante Roboredo e Silva, a nossa Armada marcou mais uma vez a sua presença no Festival Cabrilho 1969, com a deslocação das fragatas "Almirante Gago Coutinho" e "Almirante Magalhães Corrêa".

Em 1976 deu-se novamente continuidade à nossa comparticipação nessas festividades, com a deslocação a San Diego do almirante Souto Cruz, na qualidade de CEMA.

Em 1977 coube a vez ao vice-almirante Silva Horta de representar mais uma vez o CEMA no Festival Cabrilho deste ano.

Foi dentro do louvável espírito demonstrado dois anos atrás, que em 1978 e com forte apoio da Presidência da República, vimos o navio-escola "Sagres" dar a volta ao Mundo e assinalar brilhantemente mais uma presença nossa no Festival Cabrilho 1978. Neste ano foi nomeado o vice-almirante Garcez de Lencastre, em representação do CEMA.

Um dos momentos mais significativos deste festival de 1978 foi aquele em que se assistiu ao descerramento dum busto de Cabrilho, obra do escultor Cruz, pai do almirante Souto Cruz. Este busto foi fundido na Fábrica Militar de Braço de Prata com bronze de antigos navios de guerra portugueses e o descerramento foi feito pelo vice-almirante Garcez de Lencastre no átrio principal do Cabrilho Medical Center, a cujos serviços foi oferecido (*3*).

Mais uma placa de bronze alusiva à passagem da "Sagres" por San Diego ficou junto do monumento a Cabrilho.

É de realçar e assinalar os organismos e serviços locais que têm vindo a dar a melhor colaboração e apoio directo a esses festivais, devendo destacar-se entre eles a American Tunaboat Association, a United States Tuna Fundation, o National Park Service, o County of San Diego, o City of San Diego e, muito especialmente, a U.S. Navy e o Marine Corps.

Há ainda muitos luso-americanos cujos nomes não devem ser esquecidos, sendo de toda a justiça recordá-los pelo labor e maior entusiasmo e carinho sempre dispensados em actuações relativas a Cabrilho. São eles: Lawrence Oliver, Tom Ham e Frank Gibson, já falecidos, Mary Rosa Giglitto, Bob Wilson, Frank Curran, Earl Cantos, August Felando, Tom Tucker, etc.

Estes festivais, que têm a duração de uma semana, costumam terminar no primeiro domingo do mês de Outubro, com a reconstituição do desembarque de João Rodrigues Cabrilho em Shelter Island.

Neste curioso cerimonial, é formado um grupo que veste, com todo o rigor, os fardamentos e trajes daquela época e entra o porto a bordo de um veleiro. Ao desembarcar, o intérprete daquela figura histórica lê a sua proclamação, declarando aquelas terras como domínios do rei de Espanha e baptizando a baía com o nome de San Miguel. Tudo isto é feito sob entusiasmo e alegria de toda a assistência.

Do ponto de vista meramente local, trata-se do evento mais popular e que mais americanos chama, não só por se realizar a um domingo, mas também pelas características muito próprias de que se reveste.

É de esperar que a Marinha de Guerra portuguesa, que

---

(3) Além deste busto, um outro, da autoria do escultor Martins Correia, foi oferecido pelo Estado português ao da Califórnia, no Festival Cabrilho de 1978.
Na sua inauguração, efectuada em 30 de Setembro daquele ano, Portugal esteve representado pelo vice-almirante Garcez de Lencastre e a Califórnia pelo Hon. Larry Kapillof, membro da Assembleia Legislativa e representante do governador.
O almirante Lencastre, ao fazer entrega do busto, convidou para o descerrar os representantes das Marinhas presentes — almirante Monteiro Sierra, subsecretário da Marinha do México e almirante Longille, comandante do 11.º Distrital Naval com sede em San Diego — e D. Ana Maria Cavaleiro Ferreira que, em nome de seu pai, vice-almirante Sarmento Rodrigues, representante do Comité Cabrilho em Portugal, esteve presente ao Festival como convidada de honra.

deu os primeiros passos para o estreitamento de relações entre Portugal e seus filhos residentes na Califórnia, que tanto têm honrado o nome dos seus antepassados, continue a dar o seu melhor apoio e colaboração, assinalando a sua presença naqueles já tradicionais Festivais Cabrilho, sempre que possível.

José Agostinho de Sousa Mendes
Cap.-m.-g.

Desporto

INAUGURAÇÃO DO PAVILHÃO GIMNODESPORTIVO DO CEFA

Integrado nos festejos do Dia da Marinha, foi inaugurado pelo chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, no passado dia 6 de Julho, o pavilhão gimnodesportivo do Centro de Educação Física da Armada (CEFA), localizado no complexo desportivo da Base Naval de Lisboa, no Alfeite.

O pavilhão inaugurado pode ser considerado do melhor que existe no nosso país. Na sua nave central, depois de apetrechada, poderão disputar-se, simultaneamente, três jogos de basquetebol ou voleibol, ténis e badmington. Dispõe ainda de sala para modalidades de combate (com piso adequado), sauna, ginásio de recuperação e sala de "contrôle" fisiológico.

De referir que o complexo desportivo da Base, com a sua localização numa mata, a proximidade do rio e respectiva potencialidade de desportos náuticos, o seu campo relvado, as pistas atléticas e de obstáculos, os campos de piso de cimento para várias modalidades, as piscinas coberta (aquecida) e ao ar livre, o campo de ténis e a carreira de tiro de 50 metros (em conclusão) poder-se-á classificar de instalação desportiva modelar.

Do programa de inauguração do novo pavilhão, constaram a realização de competições desportivas, nomeadamente de um encontro de futebol entre as equipas do Grupo n.º 1 de Escolas da Armada e do Grupo n.º 2 de Escolas da Armada, em que esta venceu por 4-1; em futebol de cinco, a equipa da Esquadrilha de Submarinos ganhou à das Direcções Técnicas (2-0); em basquetebol, a Força de Fuzileiros do Continente levou a melhor sobre a equipa da Escola de Fuzileiros (58-52); no torneio de boxe foram vencedores os 1.º-gr. FZ Correia (categoria de meio-médio ligeiro), 1.º-mar. FZ Pinto (meio-médio), 1.º-mar. FZ Carvalho (médio-ligeiro), 1.º-mar. FZ Lopes (médio) e 1.º-mar. FZ Alves (meio-pesado), todos da Escola de Fuzileiros; em judo, venceram os 2.º-sarg. Cruz (categoria menos de 65 kg), da "Alm. Gago Coutinho", 1.º-gr. FZ Beja (menos de 71 kg), da F.F.C., e 1.º-mar. E Agostinho (mais de 71 kg), do G2EA; nas provas de natação, o 2.º-gr. Santos (G1EA) triunfou nos 200 m livres e o 2.º-gr. Pereira (G1EA) venceu os 50 m bruços, enquanto a equipa A do Arsenal do Alfeite ganhou a estafeta 4x50 m livres; em atletismo, correu-se a volta à Base, tendo vencido, no 1.º escalão etário, o 1.º-gr. L Lopes (G1EA), no 2.º escalão, o 1.º-sarg. FZ Filipe (G1EA), no 3.º escalão, o cabo A Óscar (G2EA), e no 4.º escalão, o 1.º-ten. Pereira (F.F.C.).

Aspecto da distribuição de prémios aos atletas e às equipas vencedoras.

Filatelia

XXII OLIMPIADA

Tal como sucedeu em outros países, em Portugal, não foram emitidos os selos que assinalariam a realização dos Jogos Olímpicos de Verão, recentemente realizados.

Resta-nos a esperança de que este infeliz acontecimento não volte a repetir-se, para bem das Olimpíadas e de toda a humanidade que carece, cada vez mais, de compreensão e respeito para a construção da autêntica fraternidade, com paz e amor entre todos os que povoam este pobre e confuso mundo em que vivemos.

REGISTO

Quem como nós, há bastantes anos, se interessa pela filatelia e a ela se entrega totalmente, não pode deixar de se sentir agradavelmente impressionado com a recepção, pela primeira vez, de informações oriundas da Federação Portuguesa de Filatelia, situação que, para além da gratidão que expressamos, nos irá permitir continuar, agora bem apoiados, a pugnar por uma constante melhoria de processos que estimulem e justifiquem a razão de ser do nosso *hobby,* sem dúvida um autêntico fenómeno no campo do coleccionismo.

TROCAS FILATÉLICAS

Na continuação deste assunto, fazemo-lo hoje, com redobrada satisfação por ser a primeira vez que se nos dirige uma senhora, da belíssima praia que é a Figueira da Foz.
Trata-se de D. Albina Carvalheiro Pereira, Rua das Lamas, 16, 3080 Figueira da Foz.
Está interessada em selos nacionais ou estrangeiros, temáticos ou não. Dos temáticos, deseja Flores e Borboletas.
Da nossa parte, já deve ter recebido uma série que, acreditamos, lhe agradará.
Como não refere as condições de troca, propomos que em compensação deste conjunto, nos envie 50 selos portugueses, comemorativos, não nos preocupando o valor das taxas nem a sua variedade, podendo, inclusivamente, ser repetidos.

UNIFORMES MILITARES

Vamos ocupar-nos hoje dos selos deste tema, emitidos em S. Tomé e Príncipe em 1965 e que foram litografados da Casa da Moeda.
Na descrição que passamos a fazer, seguimos o já costumado critério de começarmos pelo selo de taxa mais pequena, no qual se pode apreciar um oficial de Infantaria de 1788, seguindo-se-lhe um sargento, um cabo e um soldado da mesma arma e ano; depois, um oficial de ordenança, de 1806, um soldado de Caçadores de 1811, um porta-machado de Infantaria de 1833 e por fim, um oficial de Lanceiros de 1834.
De salientar que, de todas as séries do tema, esta foi a que mais depressa se esgotou e daí rapidamente ter atingido elevada cotação.

G. Brandão
2.º-ten. SG

Numismática e Medalhística

MEDALHA *DIA DA MARINHA — 1980*

O Clube Militar Naval e o Clube do Sargento da Armada mandaram cunhar uma medalha em celebração do Dia da Marinha de 1980. Da medalha, gravada em bronze, no módulo de 80 mm, foram feitas duas tiragens, a primeira de 1000 exemplares e a segunda de 500, os quais se destinam a ser adquiridos pelos associados daqueles clubes, ao preço de 250$00.

Foi seu autor o 1.º-tenente Herlander Valente Zambujo, e a gravação pertenceu ao Estúdio Opinião, de Lisboa. Nas fotos, podem-se observar, no anverso, uma alegoria aos Descobrimentos e a legenda *Dia da Marinha 1980*, no reverso, os emblemas e as legendas *Clube do Sargento da Armada — Clube Militar Naval*, além de parte da estância LVIII, canto décimo, de "Os Lusíadas".

Reportagem

MARINHEIROS DE ESMORIZ CONFRATERNIZAM

Realizou-se, no passado dia 5 de Julho, o 2.º jantar-convívio dos "filhos da escola" de Esmoriz, que este ano teve a participação de marujos de outras localidades vizinhas.

No convívio, que decorreu dentro da mais sã camaradagem, ficou assente o alargamento "das águas territoriais" a todos os marinheiros circunvizinhos, e que o jantar se efectue o mais próximo possível do Dia da Marinha, em cada ano.

Foi também escolhida uma comissão para organizar a reunião do próximo ano, a qual dará notícias em data oportuna aos "filhos da escola" de Esmoriz e arredores.

OFICIAL DA US NAVY CONDECORADO

O chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, em cerimónia realizada no seu gabinete, no dia 30 de Junho passado, a que assistiram oficiais superiores das Marinhas portuguesa e norte-americana, condecorou com a medalha de Mérito Militar de 1.ª classe o capitão-de-mar-e-guerra Walter Collier Nix, da Armada dos EUA, que terminou a sua comissão de serviço na chefia da Secção de Marinha do MAAG, em Lisboa.

OFICIAL DA ARMADA CONDECORADO

Numa cerimónia realizado no seu gabinete, no dia 3 de Julho último, o chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, condecorou o vice-almirante Eugénio de Sequeira Araújo com a medalha de ouro de Serviços Distintos.

Este oficial general, que passou recentemente à reforma, após 51 anos de serviço ininterrupto na Marinha, exercia as funções de vice-presidente da Comissão de Direito Marítimo Internacional.

Ao acto da condecoração assistiram altas individualidades da Armada e civis.

FESTA NO COLISEU DOS RECREIOS

Para assinalar a passagem do Dia da Marinha, as direcções do Clube Militar Naval e do Clube do Sargento da Armada, levaram a efeito, no Coliseu dos Recreios, em Lisboa, no dia 5 de Julho findo, um espectáculo dedicado aos seus associados e familiares, que teve a participação graciosa de vários artistas, ranchos folclóricos e alguns elementos da Banda da Armada.

COMEMORAÇÕES DO DIA DA MARINHA

As festividades comemorativas do Dia da Marinha que este ano tiveram raro brilhantismo, desenrolaram-se nos primeiros dias de Julho, em vários portos do Continente e Ilhas Adjacentes.

Iniciaram-se no dia 3 com competições desportivas, nomeadamente uma prova de tiro de precisão nas instalações do CEFA, na Base Naval de Lisboa, e a travessia a nado, da bacia do Alfeite. No dia 4, disputou-se a estafeta pedestre Margem Norte-Margem Sul do Tejo (Lisboa-Alfeite), numa distância de cerca de 12 500 metros e no dia 5 houve regatas de vela e remo no Tejo, organizadas pelo CNOCA.

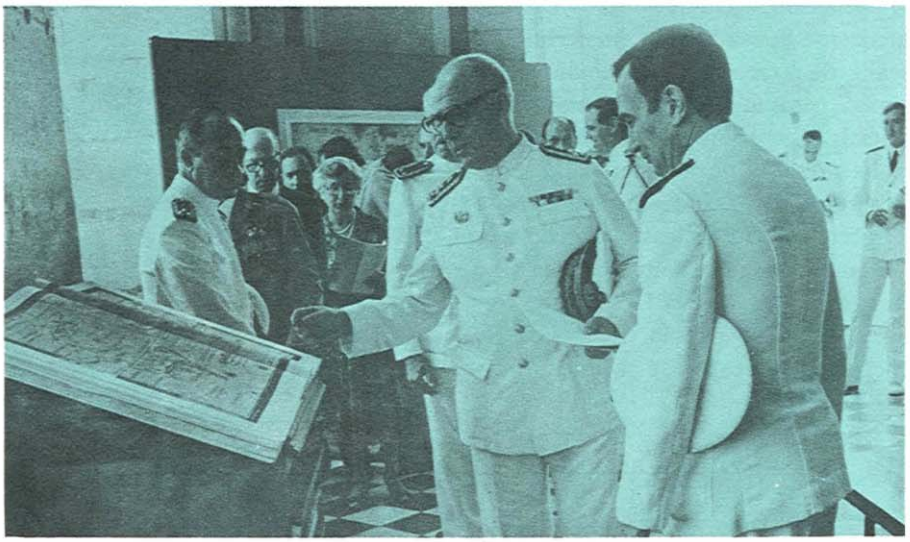
Neste mesmo dia, de manhã e à tarde, jovens da capital tiveram oportunidade de fazer o seu baptismo de mar embarcando no patrulha "Cunene", na Doca de Marinha e viajando até Cascais (estas viagens repetiram-se nos dias 6, 7 e 8).

Ainda no dia 5, na biblioteca do Estado-Maior da Armada, realizou-se uma cerimónia de imposição de medalhas do Instituto de Socorros a Náufragos e na igreja dos Jerónimos foi celebrada uma missa por intenção do pessoal de Marinha falecido, presidida pelo arcebispo de Mitilene.

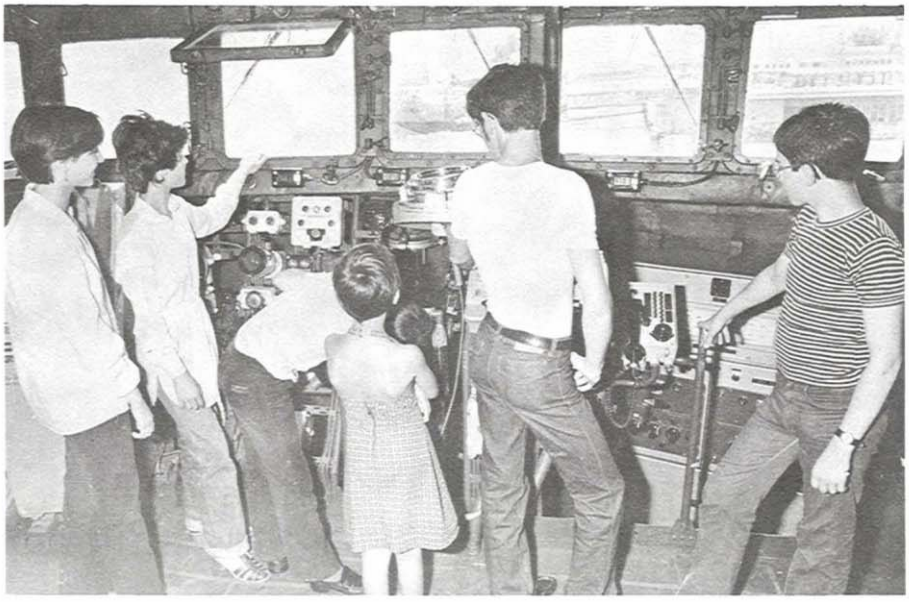
No dia 6, as comemorações atingiram o seu ponto alto com a cerimónia militar realizada junto ao Padrão dos Descobrimentos, presidida pelo chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, e a que estiveram presentes o ministro da Defesa Nacional, eng. Amaro da Costa, o chefe do Estado-Maior do Exército, general Pedro Cardoso, os conselheiros da Revolução capitão-de-mar-e-guerra Almeida e Costa e capitão-de-fragata Vítor Crespo, adidos navais das embaixadas estrangeiras, além de outras individualidades militares. Esta cerimónia foi marcada por um desfile naval em que tomaram parte as fragatas "Comandante João Belo" e "Comandante Sacadura Cabral", as corvetas "João Roby" e "Afonso Cerqueira", o submarino "Albacora", os patrulhas "Cunene" e "Rovuma", a lancha de fiscalização "Cisne", os draga-minas "S. Roque" e "Ribeira Grande" e o navio-apoio "S. Gabriel". Antes, porém, assistiu-se ao desfile das forças em parada e à condecoração do vice-almirante Bustorff Guerra, contra-almirante AN Alfredo de Oliveira e contra-almirante MN Tarouca e Silva com a medalha de Mérito Militar de 1.ª classe; contra-almirantes EMQ Carvalho Afonso e Mesquita Dias, capitães-de-mar-e-guerra Sousa e Costa e Saturnino Monteiro, capitão-de-fragata Azevedo Pascoal, capitão-de-fragata AN Duarte Meira e primeiro-tenente EM Gonçalves Bárcio com a medalha de prata de Serviços Distintos, e sargento-ajudante MQ Viana Rodrigues sargento-ajudante M Gaspar dos Santos e sargento-ajudante SE Adelino Rodrigues com a medalha de cobre de Serviços Distintos.

O almirante CEMA proferiu uma alocução em que recordou as missões de natureza militar, as de serviço público e as de investigação que cabem à Marinha e os meios de que dispõe, e de que poderá vir a dispor, para as executar.

Também neste dia, além da abertura

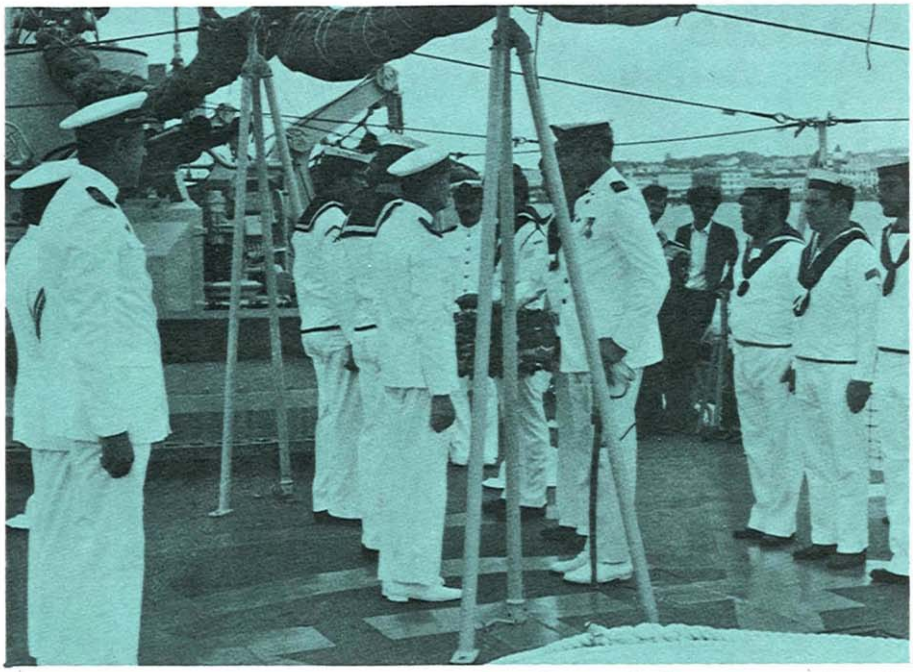


O almirante CEMA na exposição de cartografia, na Casa da Balança.



Visitantes na ponte de comando da fragata "Comandante João Belo".

Imposição de condecorações na biblioteca do EMA.



O almirante comandante naval dos Açores faz entrega da coroa de flores, ao comandante da "António Enes", que foi lançada ao mar em homenagem aos marinheiros mortos ao serviço da Pátria.

ao público do Museu de Marinha e do Aquário Vasco da Gama e de uma sessão no Planetário Gulbenkian (que se repetiram nos dias 7 e 8), o almirante Sousa Leitão inaugurou o pavilhão gimno-desportivo do Alfeite.

No dia 7, foi inaugurado o museu do Aquário Vasco da Gama e a exposição, no Edifício da Marinha, "Cinco séculos de cartografia náutica portuguesa". Neste dia, e no seguinte, estiveram patentes ao público várias unidades navais — a "Comandante João Belo", em Lisboa; a "Comandante Sacadura Cabral", em Cascais; a "Afonso Cerqueira", no Douro; o patrulha "Save", em Leixões; a corveta "Oliveira e Carmo", em Setúbal; a "João Roby", em Faro, e o patrulha "Geba", em Vila Real de Santo António. À noite, nas instalações do Museu de Marinha, em Belém, efectuou-se uma sessão da Academia de Marinha em que o prof. dr. Veríssimo Serrão proferiu uma conferência subordinada ao tema "O mar na vocação universalista de Portugal".

No dia 8, as comemorações foram encerradas em Lisboa com uma recepção nos jardins do Palácio do Alfeite a altas personalidades civis e militares e do corpo Diplomático acreditado em Lisboa.

Na cidade do Porto, além de provas náuticas realizadas em Leixões, no domingo, o vice-almirante Carmo Fernandes, superintendente dos Serviços do Material da Armada, em representação do almirante CEMA, inaugurou, no dia 8, um mostra bibliográfica na Comissão de Turismo local, em que se expunham raridades dos séculos XVI e XVII, sobre temas tão diversos como linhagem e problemas de marinharia e ainda obras da autoria de vários oficiais da Armada. Foram inauguradas também as instalações do Posto de Apoio Naval no Norte e realizou-se uma cerimónia junto do monumento do Infante D. Henrique, onde o almirante Carmo Fernandes depôs um ramo de flores, sendo as honras militares prestadas por um pelotão de fuzileiros. Ainda neste dia, entidades convidadas embarcaram na "Afonso Cerqueira", onde se realizou o acto de imposição de medalhas do I.S.N. e a distribuição de prémios aos vencedores das provas náuticas.

Em Faro, no dia 7, foi dada oportunidade aos jovens locais de embarcarem no patrulha "Geba" a fim de contactarem com o mar. No dia 8, realizou-se uma cerimónia junto do monumento do Infante, a que assistiram autoridades militares e civis. Neste dia, em Vila Real de Santo António, individualidades regionais portuguesas e espanholas embarcaram a bordo do "Geba" e das lanchas "Andorinha" e "D. Aleixo" para uma viagem no Guadiana.

O Dia da Marinha nas Regiões Autónomas foi comemorado em Ponta Delgada e no Funchal. Na primeira daquelas cidades, no dia 8, foi prestada homenagem aos marinheiros mortos ao serviço da Pátria com o lançamento ao mar, ao largo de S. Miguel, de bordo da corveta "António Enes", de uma coroa de flores, sendo este navio acompanhado pela corveta "Augusto Castilho". Ao fim da tarde, o vice-almirante Gabor Patkoczy, comandante naval dos Açores, ofereceu uma recepção oficial às principais autoridades da região, tendo a "Augusto Castilho" recebido a visita da população local.

No Funchal, estiveram patentes ao público duas unidades navais estacionadas no porto e realizou-se uma cerimónia de imposição de medalhas do I.S.N., em que estiveram presentes o comandante-chefe das Forças Armadas da Madeira, brigadeiro Figueiredo Valente e o comandante naval da Madeira, capitão-de-mar-e-guerra Chuquere Gonçalves da Cunha.

CONCURSO DE DESENHOS DE ESTUDANTES QUE VISITARAM O PLANETÁRIO

À semelhança dos anos anteriores, realizou-se no Planetário Calouste Gulbenkian, anexo ao Museu de Marinha, mais um concurso de desenhos e trabalhos executados por estudantes.

Foram apresentados 673 e seleccionados 16.

No dia 6 de Julho último, efectuou-se uma reunião-convívio em que, após uma curta sessão no Planetário, foram oferecidas lembranças aos alunos distinguidos.

SESSÃO DA ACADEMIA DE MARINHA

No dia 7 de Julho findo, no Museu de Marinha, em Belém, a Academia de Marinha reuniu-se em sessão solene comemorativa do Dia da Marinha, à qual assistiram muitos oficiais e numeroso público.

Presidiu o chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, que estava ladeado pelos presidentes das Academias das Ciências de Lisboa, prof. dr. Jacinto Nunes, Portuguesa de História, prof. dr. Veríssimo Serrão, e da Marinha, capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota.

A sessão foi aberta pelo presidente da Academia de Marinha que referiu estar este órgão cultural da Armada, pelo segundo ano consecutivo, associado às cerimónias do Dia da Marinha. Recordou a escolha do dia da partida da armada de Vasco da

Gama para a Índia para comemoração da efeméride e o centenário da morte de Camões que decorre este ano, acabando por anunciar o conferencista da noite — prof. dr. Veríssimo Serrão — de que disse ser estultícia, da sua parte, querer apresentar um orador tão conhecido entre nós.

Seguidamente, o prof. dr. Veríssimo Serrão proferiu a sua conferência, que tinha como tema "O mar na vocação universalista de Portugal". No seu trabalho, o orador traçou a génese dos Descobrimentos, referindo-se ao papel do Atlântico na formação do nosso país. Demonstrou que o oceano foi a grande escola dos nossos mareantes. Depois, definiu o carácter universal da nossa expansão, citando o exemplo do Brasil, o desenvolvimento de

Angola e Moçambique e a penetração no mundo oriental.

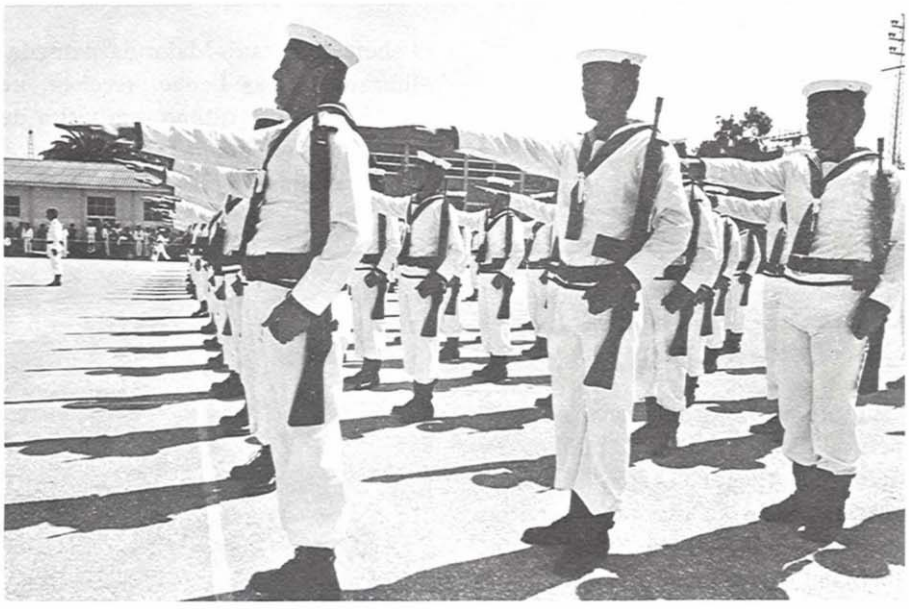
O conferente aludiu também à nossa cartografia e à ciência náutica, referindo-se à prioridade e originalidade dos técnicos de navegação. Citou os desastres e naufrágios que enlutaram a expansão, referindo a "História Trágico-Marítima" e Fernando Pessoa, para mostrar que era preciso heroísmo para suportar o perigo e a incerteza de longas viagens marítimas, feitas por portugueses dos mais variados estratos e profissões, que se fixaram para sempre no Ultramar.

A finalizar, o prof. dr. Veríssimo Serrão referiu-se às tradições da Marinha portuguesa e invocou os nomes de grandes marinheiros, desde Gil Eanes a Bartolomeu Dias, passando por Capelo e Ivens, Carvalho Araújo, Gago Coutinho e Sacadura Cabral, até Cunha Aragão e Sarmento Rodrigues.

NAVIOS DE GUERRA ESTRANGEIROS NO TEJO

No mês de Julho findo, escalaram o porto de Lisboa, em visitas de rotina ou não oficiais, o navio-escola "Glória", da Armada da Colômbia, o USS "Santa Bárbara", da US Navy, o navio-escola "Custódio de Mello", da Marinha brasileira, o cruzador lança-mísseis "Caio Duilo", da Armada italiana, os navios-auxiliares "Rhinoceros" e "Buffle", da Marinha francesa, uma força de draga-minas da Royal Navy e as corvetas "Ierax" e "Panthi" da Armada grega.

NOVOS MARINHEIROS JURARAM BANDEIRA



215 voluntários da incorporação de 1980 juraram bandeira no Grupo n.º 1 de Escolas da Armada, em Vila Franca de Xira, no dia 11 de Julho último.

A cerimónia foi presidida pelo superintendente dos Serviços do Pessoal, contra-almirante Garrido Borges, e a ela estiveram presentes, além dos oficiais daquele Grupo de Escolas, outras entidades da Armada e familiares dos novos marinheiros.

Além do acto de ratificação do Juramento de Bandeira e da leitura dos Deveres Militares, o director de Instrução da Escola de Alunos Marinheiros, capitão-de-fragata Leiria Pinto, fez uma exortação aos alunos que terminaram a Instrução Militar Básica, em que pôs em evidência que *após algumas décadas de interregno, a Administração da Armada, muito acertadamente, determinou a realização de uma IMB unicamente constituída por alunos voluntários.* Diria ainda que *o aproveitamento da instrução que agora termina, foi muitíssimo satisfatório, não só pelo esforço e dedicação com que vos empenhásteis como também por ter sido possível um melhor enquadramento comparativamente às anteriores instruções de recrutas a cumprir o Serviço Militar Obrigatório. Face aos magníficos resultados obtidos é opinião da Escola de Alunos Marinheiros que deveria ser aumentado o número de IMB dedicadas exclusivamente a alunos voluntários. (...).*

Seguidamente, foi feita a distribuição de prémios escolares aos alunos que mais se distinguiram durante a IMB (Prémio de Aprumo Militar: 183280/2.º-gr. vol. João Manuel Geadas Gomes; Prémio do Exame Final de Instrução: 195979/2.º-gr. vol. Rui Manuel Sousa Pires; Prémio de Educação Física: 182780/2.º-gr. vol. Vítor Gregório Rodrigues Mendonça).

PRESENÇA NAVAL NA FIGUEIRA DA FOZ

O "Lagoa" atracado quase na baixa figueirense.

Esteve presente nos festejos de S. João na Figueira da Foz, representando a Armada, o draga-minas "Lagoa", desde o dia 13 ao dia 15 de Junho, atracado bem perto da baixa figueirense.

Logo que foram trocados cumprimentos protocolares com as mais altas individualidades locais, o navio embandeirou em arco e ficou patente ao público.

Foi visitado por mais de 1500 pessoas — às quais foram distribuídas lembranças sobre temas navais — que mostraram o seu interesse através do elevado número de perguntas feitas ao pessoal de bordo acerca dos equipamentos, aliciantes e dificuldades da vida do mar.

No dia 14, entre as 18.00 e as 22.00 horas, foi oferecido uma recepção onde estiveram presentes numerosas personalidades, quer da cidade, quer da região de Coimbra, que se manifestaram bastante agradados.

A Figueira da Foz, nascida de um povoado à volta da igreja de S. Julião, caminha para os 20 000 habitantes e é no tempo quente o *términus* de muitos veraneantes da zona centro e em especial da cidade de Coimbra, na procura do grande areal a que chamam a "praia da claridade".

De assinalar, o carinho com que o navio e a sua guarnição foram recebidos pela população da Figueira que espera, dentro em pouco, vir a ter o seu porto bem mais alargado.

ADIDO NAVAL DA EMBAIXADA DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA

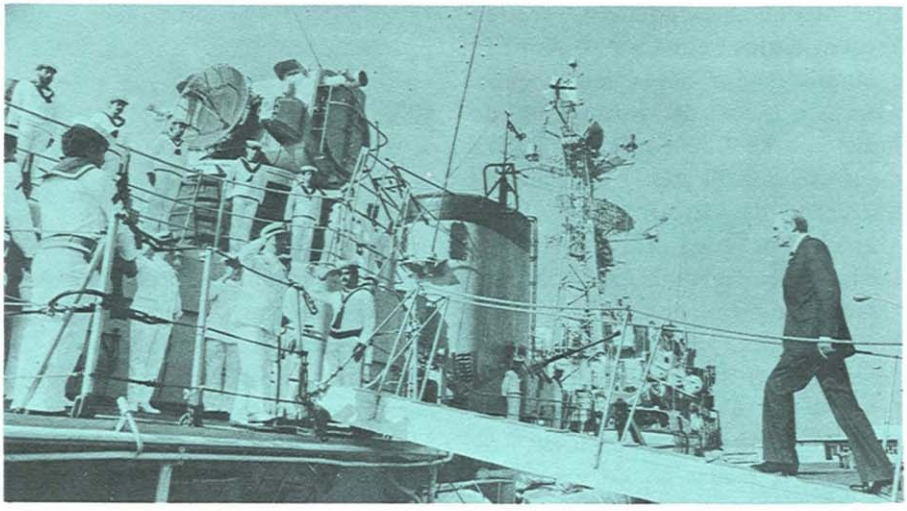
O chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, recebeu, no dia 13 de Julho último, em visita de cumprimentos, o general Yang Jinke, que recentemente assumiu as funções de adido militar, naval e aeronáutico junto da embaixada da República Popular da China acreditada em Lisboa, o qual era acompanhado pelo respectivo embaixador, Yang Quiling.

O PRESIDENTE DA R. F. ALEMÃ NA "COMANDANTE JOÃO BELO"

Durante a sua visita oficial ao nosso país, o Presidente da República Federal da Alemanha, Karl Carstens, acompanhado da esposa e comitiva, embarcou na fragata "Comandante João Belo", na manhã do dia 16 de Julho, para um passeio no Tejo.

O Presidente Carstens foi recebido a bordo pelo chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, que lhe apresentou as boas-vindas, bem como o comandante do navio e restante oficialidade.

A "Comandante João Belo" largou da Doca da Marinha e rumou até S. Julião da Barra, regressando ao Tejo. Fundeou frente a Belém, onde Karl Carstens desembarcou, tendo a guarnição do navio, estendida no convés, dado os três vivas da Ordenança, enquanto era disparada a salva de 21 tiros.



O Presidente Karl Carstens embarca na "Comandante João Belo", na Doca da Marinha.

IMPOSIÇÃO DE BOINAS E JURAMENTO DE BANDEIRA NA ESCOLA DE FUZILEIROS

No passado dia 18 de Julho, na Escola de Fuzileiros, em Vale de Zebro, realizaram-se as cerimónias do juramento de bandeira dos recrutas da 3.ª Instrução Militar Básica 79/80 e do 2.º Curso de Formação de Oficiais da Reserva Naval 79/80 e da imposição de boinas aos fuzileiros da 3.ª Instrução Técnica Básica 79/80.

Aspecto da cerimónia da imposição de boinas aos novos fuzileiros.

Prsidiu o chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, que estava acompanhado de outras individualidades civis e militares, além de adidos navais e militares de embaixadas acreditadas em Lisboa.

Após a chegada do almirante CEMA e do desfile da guarda de honra, procedeu-se à distribuição de prémios escolares (Prémio Manuel Viana, Prémio Aluno Melhor Classificado, Prémio Aprumo Militar e Prémio Aptidão Física) aos alunos que se distinguiram durante a Instrução Militar Básica e Instrução Técnica Básica e no Curso de Formação de Sargentos, após o que foram lidos os Deveres Militares e se assistiu ao acto de ratificação do Juramento de Bandeira, tendo o director de Instrução, capitão-tenente Teixeira Rodrigues, feito uma exortação aos alunos.

Seguiu-se, então, a cerimónia da imposição de boinas aos novos fuzileiros e procedeu-se à homenagem aos mortos em campanha.

Depois das forças em parada terem desfilado perante as entidades presentes, assistiu-se a demonstrações de ordem unida pela IMB, de actividades físico-militares pelos diversos cursos e exercícios na pista de lodo.

Finda as cerimónias, os visitantes percorreram as instalações da Escola, nomeadamente a biblioteca e sala de estar das praças, a sala de exposição de armamento, as salas didácticas de condução e de marinharia, o paiol de botes e a secção de cães de guerra.

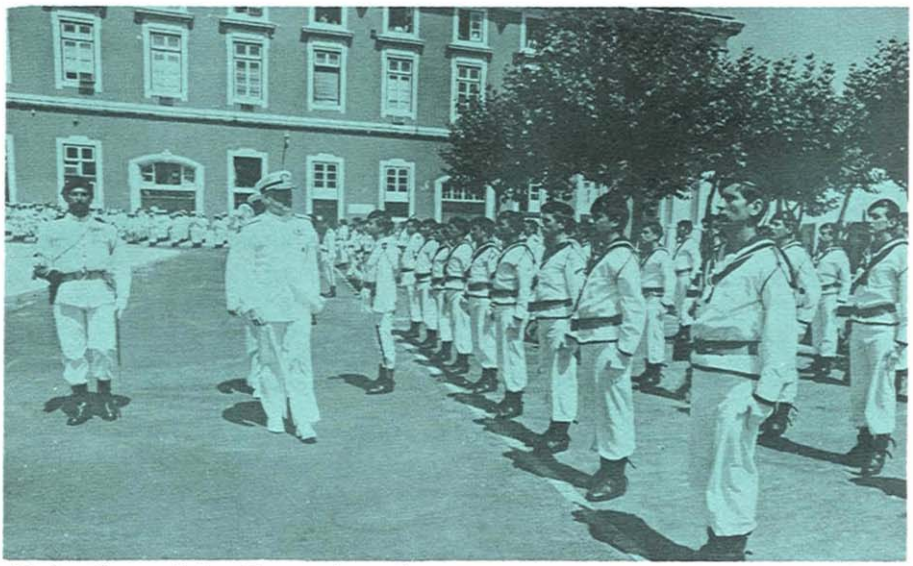
N.R. — O Prémio Manuel Viana destina-se ao aluno que obtém a melhor média das classificações nas IMB's, em cada ano lectivo. Manuel Viana, nascido em Odemira, em 7 de Agosto de 1944, assentou praça em 1 de Abril de 1965, frequentando neste ano a Instrução Técnica Elementar e, no seguinte, o Curso de Fuzileiros Especiais. Partiu, então, para comissão de serviço em Angola, destacando-se a sua actuação na zona de intervenção Norte. Em 16 de Agosto de 1968, foi morto em combate naquela zona, sendo-lhe concedida, a título póstumo, a medalha de Valor Militar (cobre), com palma.

O COMANDANTE SUPREMO ALIADO DO ATLÂNTICO EM LISBOA

A convite do chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, chegou a Lisboa no dia 21 de Julho findo, para uma visita de três dias ao nosso país, o comandante supremo Aliado do Atlântico, almirante Harry D. Train.

Após a sua chegada a Lisboa, o almirante Train foi recebido no Edifício da Marinha pelo almirante CEMA, com as honras militares da Ordenança prestadas por uma companhia de fuzileiros, com bandeira e a banda da Armada.

Durante a sua estadia no nosso país, entre outros contactos com autoridades militares, o comandante supremo Aliado do Atlântico foi recebido pelo chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, general Ramalho Eanes.



O almirante Train recebe as honras militares junto do Edifício da Marinha.

Quarto de Folga

A PERSPICÁCIA DO LEITOR

SENTE-SE DEPRIMIDO?

O questionário que apresentamos serve de informação sobre os sintomas de depressão.
A pontuação é a seguinte: Sim, 2; talvez, 1; não, 0.

1. Início de um dia normal: tem a sensação de fazer um grande esforço para arrostar com as obrigações e o trabalho habitual?
2. Sente-se de humor melancólico, irritável?
3. Verifica, por volta das 11 da manhã, uma nítida melhoria do estado de espírito, de disposição psicológica?
4. Fica desmoralizado se for imprevistamente obrigado a trabalho ou responsabilidade suplementar?
5. Se por acaso se lamenta, junto dos familiares ou amigos, de certa lassidão que o abate ao realizar as tarefas habituais, tem a sensação de que o consideram um "doente imaginário" ou que o acusam de preguiça e moleza? Por esse motivo pensa que se deve exceder a si próprio com demonstrações de energia e de superactividade?
6. Nota que os seus gestos são mais lentos, o seu raciocínio menos fulgurante e que se sente *embotado* em face dum trabalho que exige concentração de espírito e atenção?
7. Se recorre a medicamentos estimulantes, verifica que o seu efeito é praticamente nulo?
8. Sente-se agitado, sem motivo aparente, como se estivesse ameaçado por um perigo que não consegue identificar?
9. Tem perturbações digestivas e emagrece?
10. Certamente sofre de insónias. Estas resistem aos calmantes que, eventualmente, usa?
11. Sofre de dores de cabeça, perturbações visuais, dores na nuca?
12. As suas crises de apatia costumam alternar com bruscos períodos de actividade desordenada, findos os quais fica num estado de esgotamento difícil de suportar?

TOTAL ...

Se obteve um total de 18 a 22 pontos, é sinal de que atingiu o "limiar da depressão".
O que se entende por "depressão"? Segundo o dr. Daco, trata-se duma "queda de pressão". A depressão é um enfraquecimento da tensão nervosa ou psicológica. Conforme os casos, adquire os seguintes nomes: astenia, neurastenia, psicastenia, obsessão, esquizofrenia ou mania-depressiva.

De 8 a 18 pontos, recomendamos um especialista, sobretudo se sofre de crises alternadas de apatia e superactividade. Neste caso, é de recear um esgotamento nervoso.

De 0 a 8 pontos, está no mesmo caso de inúmeros contemporâneos, sobretudo citadinos, que têm de lutar continuadamente contra os efeitos tóxicos da vida nas grandes cidades.

BRÍDEGE

NORTE
♠ A 9 8 3 2
♥ A R V
♦ 4 3 2
♣ A D

OESTE
♠ V 10 7 6 5
♥ D 7 6
♦ 7 6 5
♣ 10 6

LESTE
♠ R D
♥ 10 9
♦ A R D V 10 9
♣ R 8 7

SUL
♠ 4
♥ 8 5 4 3 2
♦ 8
♣ V 9 5 4 3 2

Sul joga 4 de copas e Oeste ataca com o 7 de ouros. Leste faz a vaza e continua na cor. Como deve jogar Sul para cumprir o contrato contra qualquer defesa?

(Solução no próximo número)

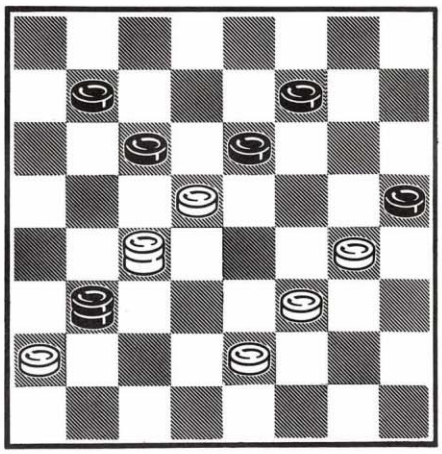
RIFÕES

— O amor é como a Lua
quando cresce, mingua.
— Manhã com arco
mal vai o barco;
se à tarde vem
é p'ra teu bem.

— Céu nublado ao meio-dia
água por todo o dia.

DAMAS

(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

CONCURSO N.º 108 *Sorteio de um prémio entre as respostas certas.*

No emaranhado de letras que apresentamos estão mencionadas todas as palavras, com quatro ou mais letras, do seguinte texto:

A frota que Vasco da Gama levou sob o seu comando à descoberta do caminho marítimo para a India era composta por três navios: "S. Gabriel", "S. Rafael" e "Bérrio", levando ainda uma barca com abastecimentos e sobressalentes. No dia 8 de Julho de 1497 largou a frota da praia do Restelo.

Procure em todos os sentidos, menos obliquamente, aquelas palavras (com quatro ou mais letras). Alguns termos estão escritos de forma invertida.

(Solução no n.º 110)

B. Carreira
Cap.-m.-g.

F R O T A L J S A A C R A B T U O V E L
R S T R J H U E T Z A S M C Z F U O N D
T A V E U O S T I O L E I R B A G E A E
A G E S L H T N T H U T S A E U C L E S
C A T S O A P E O L S E S L E A F A R C
L E V A N D O L R J A I A R P B U I V O
B M A S C O S A F M O L I V O A S V A B
I A O C O M T S A A M O N O D S F A E E
O T M C O M L S N R I A D U R T I S L R
H A I N D I A E B T M B A A E E U T I T
N S T A T L N R E B O A G T S C P A R A
I N I N D G A B T L A R G O U I E L O M
M M R D E A T O A S R C O N D M V A S E
A N A O E B E S T R A T S O B E A R A N
C O M A N D O V S I F O O L B N N T O T
T R E M N A V I O S F I P E H T D A S O
A D S I M S N O P S A R M T V O T T V C
M I N D I T O S M T E R O S A S I O I S
A A O L H O M L O A A E C E S T S R O A
G O J U L H O E C M L B A R I D V F S V

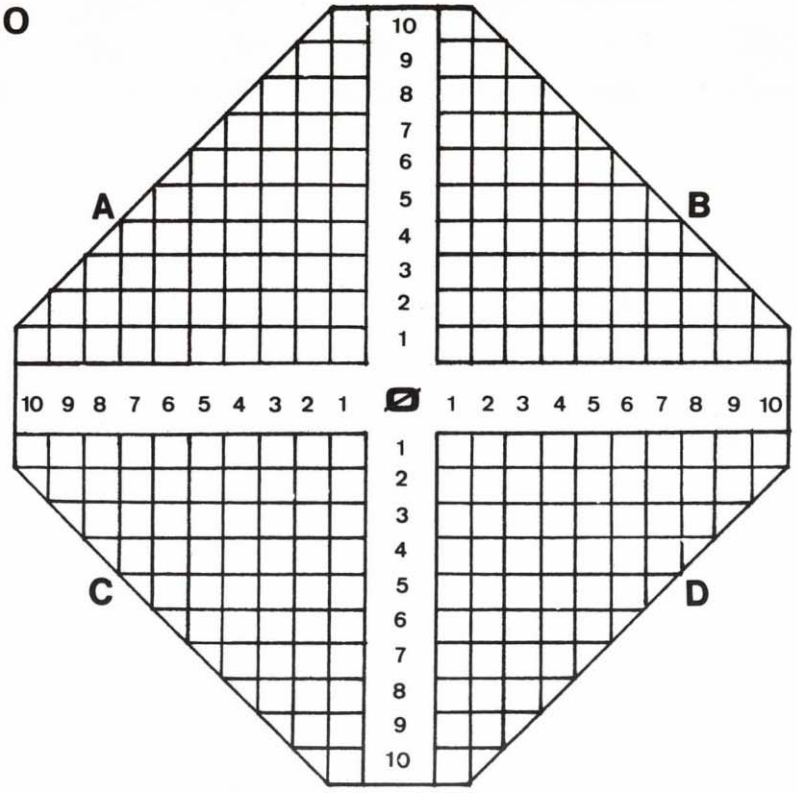
CRUZADISMO CARTESIANO

Horizontais = Verticais.

QUADRANTE A: 1—Solução conciliatória. 2—Manufactura de lãs. 3—Sociedades comerciais que são apenas representadas por um título. 4—Dais cor diferente da cor primitiva. 5 — Pronta a ofender. 6 — Tuberculose. 7 — Cabanas de índios (Bras.). 8—Ridicularizas. 9—Grande quantidade (prov.). 10—Símbolo químico do argónio.

QUADRANTE B: 1—Monstro de duas cabeças, com faces opostas. 2—Maravilhara. 3—Róseo. 4—Sem asas. 5—Ambar amarelo. 6—Acrescente. 7—Vaticínio. 8—Subúrbios de cidade ou de terra importante. 9—Nota musical. 10—Símbolo químico do oxigénio.

QUADRANTE C: 1—Indiscrição. 2—Incitada. 3—Partidário do imperador da Alemanha, na Itália, durante a Idade-Média. 4—Radical que deriva do ácido acético e que é representado pela fórmula CH_3CO. 5—Lâmina com muitos orifícios para coar a água e outros líquidos (dimin.). 6—Radical formado de carbono e hidrogénio, que entra num grande número de compostos orgânicos. 7—Imoderado. 8—Avançado. 9—Para este lugar. 10—Mais.

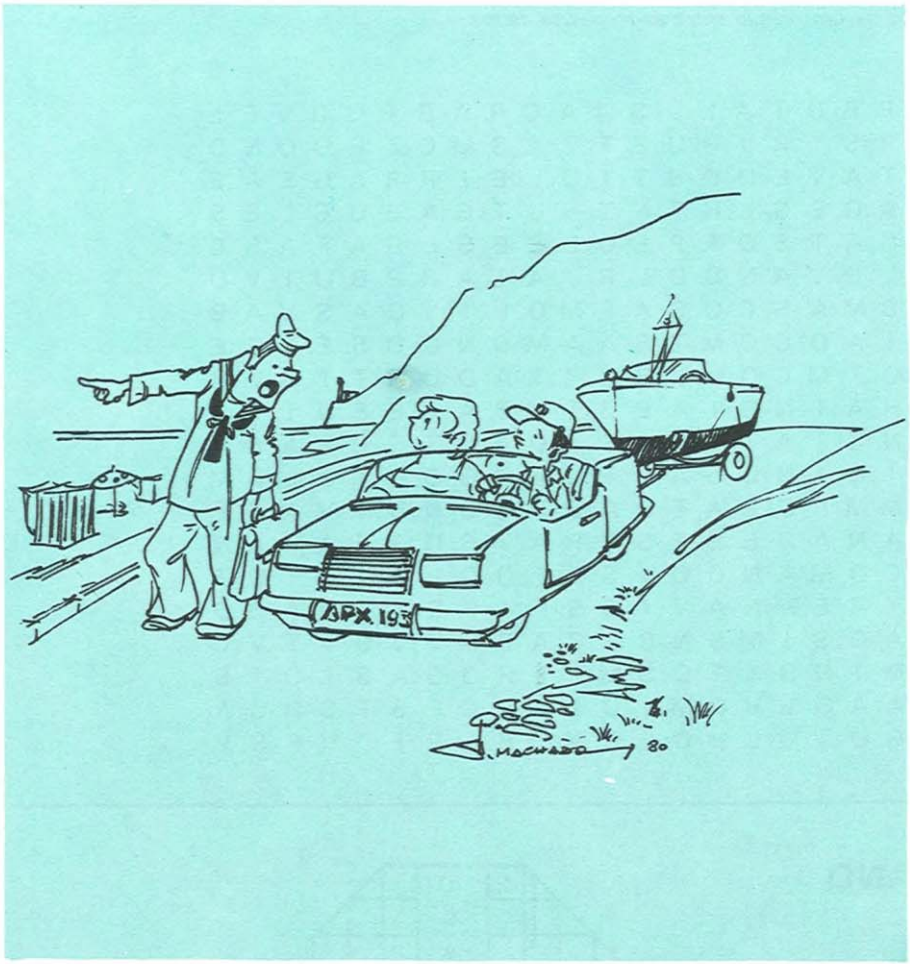


QUADRANTE D: 1—Fortificado. 2—Seguira a direcção de uma baliza (náut.). 3— Ruído produzido pelos tacões no andar. 4—Corpo sólido que se obtém pela reacção do amoníaco sobre o ácido cloropropiónico. 5—Fabulosa. 6 — Atafona. 7 — Dificuldades (fig.). 8 — Constelação austral. 9—Manifesta. 10—Artigo definido determinativo de substantivo.

Obs. — Nos quadrantes A e C, as horizontais estão escritas em sentido inverso; nos B e A, as verticais estão escritas, igualmente, em sentido inverso.

(Solução no próximo número)

Ferreira da Silva
Sarg.-aj. AP RA



— Sim, sim! Aguente nesse rumo, depois, no cruzamento, guine para estibordo ...

SOLUÇÕES

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

BRANCAS	PRETAS
1. 11-14	7-3 = D
2. 31-13	3-12 (ou 16)
3. 4-7	12 (ou 16) — 3
4. 13-17	3-13
5. 17-10 e ganham.	

PASSATEMPO

(Solução do problema do n.º anterior)

Sines. Angra do Heroísmo. Viana do Castelo. Póvoa do Varzim. Tavira. Alvor. Aveiro. Leixões. Paço de Arcos. Nazaré. Sesimbra. Ferragudo. Fuseta. Figueira da Foz. Ponta Delgada. Angeiras. Vila do Conde. Esposende.

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1—Mandacarre. 2—Abalarias. 3—Nós; lupa; ti. 4—Ciar; oi; Arc. 5—Iz; RM; mel. 6—Oma; gamo. 7—Ilhal; arief. 8—Sim; ema; mro. 9—Ma; im; ri; ab. 10—Ar; os. 11—Alangina.

VERTICAIS: 1—Mancinismo. 2—Aboiz; lia. 3—Nasa; Ohm; al. 4—DL; rema; ira. 5—Aal; além. 6—Cruor; Ag. 7—Aipim; Aar. 8—Raa; gr; ion. 9—Rs; alaim; Sá. 10—Tremera. 11—Aicmofobia.

PILHA DE PALAVRAS

(Solução do passatempo do n.º anterior)

1—Ajaja. 2—Reler. 3—Samas. 4—Anima. 5—Seres. 6—Arara. 7—Manam. 8—Reter. 9—Alela. 10—Reger. 11—Acaca. 12—Seges. 13—Anona. 14—Sacas. 15—Amoma. 16—Arura. 17—Sotos. 18—Raiar. 19—Sanas. 20—H. 21—Afofa.

(Almirante Gago Coutinho).

BRÍDEGE

(Solução do problema do n.º anterior)

A mão completa:

NORTE

♠ A 8 7
♥ R 6 3 2
♦ R
♣ R 8 7 6 4

OESTE

♠ 9 6 5 4 3 2
♥ –
♦ 10 9 6 4
♣ V 5 2

LESTE

♠ R V 10
♥ A D 10 5
♦ A D V
♣ 10 9 3

SUL

♠ D
♥ V 9 8 7 4
♦ 8 7 5 3 2
♣ A D

Sul decidiu que Leste tinha 3, senão todos os trunfos que faltavam, e planeou o jogo de acordo. Fez a vaza com o A, cortou 1 ouro na mesa, jogou A de espadas, cortou 1 espada com o 7, fez a D de paus e cortou outro ouro. A seguir jogou R de paus, descartando 1 ouro da mão. Os adversários assistiram no naipe. A última espada do morto é cortada com o 8 e o último ouro é cortado no morto com o R. Leste recortou com o A. Leste e Sul têm agora apenas trunfos. Se Leste tivesse nesta altura jogado o trunfo mais alto, o declarante faria as últimas vazas. Mas Leste jogou, astuciosamente, o 5 de copas. Se o declarante tivesse sido obrigado a fazer a vaza, teria tido que jogar o V e Leste levá-lo-ia a cabidar, mas Sul tinha acautelado o 4 de copas. Foi o morto que fez a vaza com o 6. Sul jogou 1 pau da mesa que Leste foi forçado a cortar. Assim, jogando depois de Leste, Sul faz o V, conseguindo cumprir este contrato invulgar.

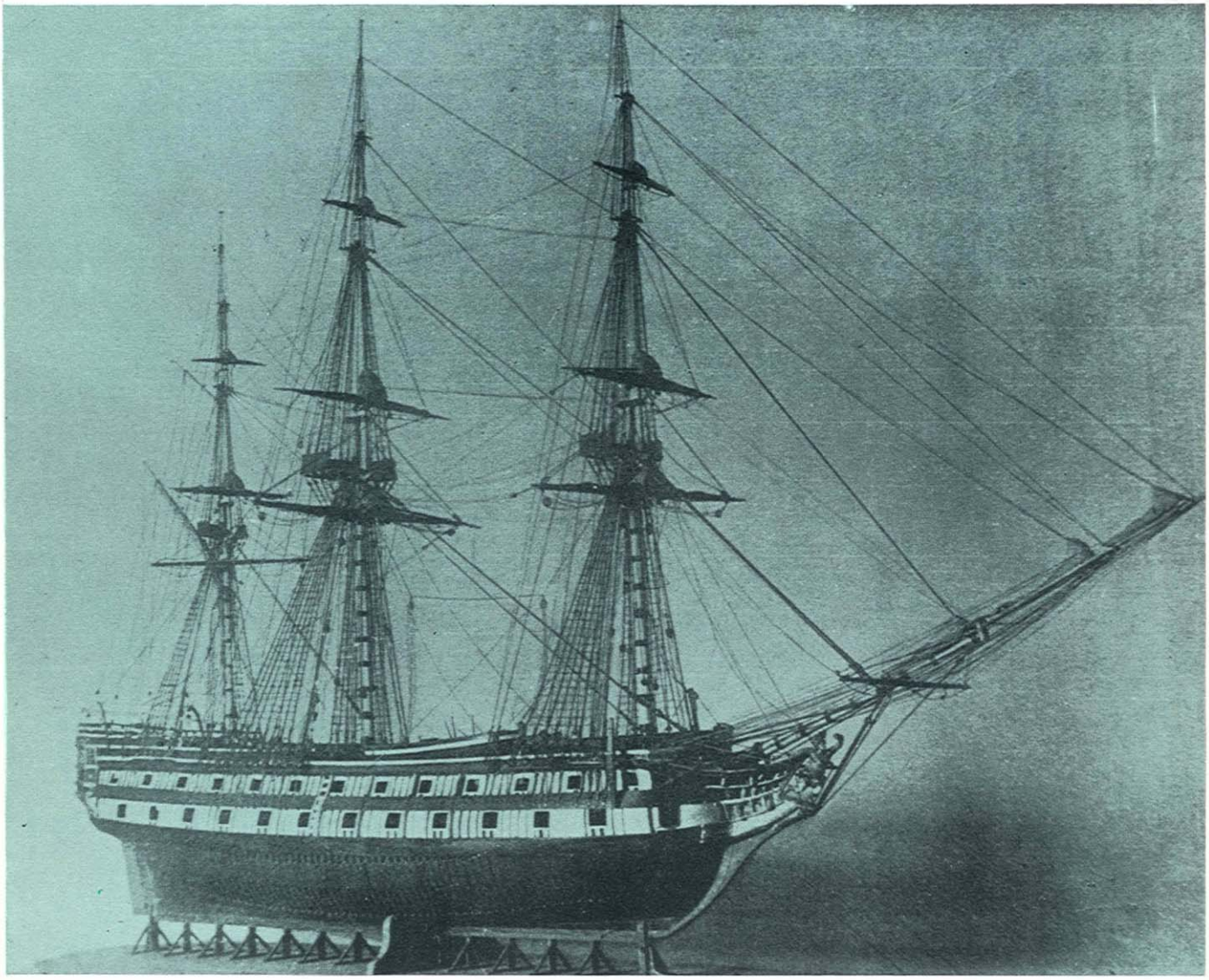
CONCURSO N.º 106

(Solução do concurso publicado no n.º 106)

Vale (M. do Vale). Correia (A. Correia). Lemos (O. Lemos). Coentro (S. Coentro). Horta (M. Horta). Madeira (P. Madeira). Nunes (L. Nunes). Brandão (G. Brandão). Bonjour (H. Bonjour). Elpídio (S. Elpídio).

VENCEDOR:

José A. Carneiro, 1.º-mar. M n.º 250271. G1EA.



Modelos de navios existentes na Escola Naval (1896)

2 – Nau "D. Maria I"

Sendo ministro da Marinha Martinho de Mello e Castro, foi lançada ao mar em Lisboa, a 18 de Dezembro de 1789 (suplemento à "Gazeta de Lisboa" de 25 de Dezembro de 1789), juntamente com a fragata "S. João Príncipe" e o brigue "Falcão". Fez parte da esquadra do marquês de Nisa que cooperou com a de Nelson no Mediterrâneo contra os franceses e berberescos. A 6 de Março de 1795 regressou de Inglaterra em catorze dias, fazendo parte da esquadra do comando de António Januário do Valle. Vinha desarvorada e em conserva da "Conde D. Henrique", encalhando ao entrar da barra e safando no dia seguinte sem avaria de importância. Ficou em Lisboa em 1807, quando a corte foi para o Brasil. Em 21 de Maio de 1808, os franceses chamaram-lhe "Cidade de Lisboa", e esteve sempre armada para a defesa do Tejo contra os ingleses. Foi a Cádis em socorro de Fernando VII contra os populares, e ali foi a pique por causa de violento temporal, tendo no porão perto de cem peças de artilharia de bronze, que a regência do reino lhe tinha metido a bordo em 1810, quando Massena chegou com o seu exército às linhas de Torres Vedras, ameaçando a capital. Era um navio de muita guinda e pouco lais, de excessivo jogar e de más qualidades náuticas. Foi comandado numa viagem a Angola por Francisco de Paula Leite, que depois foi visconde de Veiros. Nessa viagem desarvorou e esteve em risco de perder-se. O seu comandante, que era já chefe de divisão, passou ao Exército com o posto de brigadeiro.
Dimensões: 177 pés de quilha, 47 pés de boca, 37 pés e 6 polegadas de pontal; 74 peças.
Este modelo pertenceu ao Museu da Ajuda.

Este modelo perdeu-se no incêndio de 1916.

(Colaboração de José Santos, mestre do Museu de Marinha)

Capitão-de-mar-e-guerra da Armada Real — 1755

(Reprodução proibida)

Apresentamos neste número o curioso uniforme do capitão-de-mar-e-guerra da Armada Real, com a valiosa indicação da sua cor haver mudado do verde tradicional para o vermelho. Reinava D. José. Pombal, seu ministro, não gostava da Marinha, mas esta jamais se curvou ao seu despotismo. Disse uma vez *que os oficiais falavam muito e que obravam pouco*, o que levou Martinho de Melo e Castro a responder, com azedume, *que não se apercebera que sofressem desse mal de entranhas.* A resposta ficou célebre e gerou a antipatia que Pombal viria a ter por Martinho de Melo, até ao fim da sua vida. Nesse reinado de D. José I, a Cavalaria e a Armada Real envergavam casacas vermelhas rodadas, caindo acima do joelho. A Armada, no nosso caso o capitão-de-mar-e-guerra, usava véstia e calções azuis, tendo a casaca abas, também azuis e com alamares, com oito botões dourados e caseado semelhante aos alamares que eram em galão dourado. A véstia tinha abotoadura com doze botões dourados sobre caseado de galão de ouro e pequenos bolsos laterais, com três botões sobre alamares de galão de ouro. Sobre os ombros, as dragonas de fio de ouro entrelaçado, tendo duas âncoras bordadas e cruzadas sobre tecido azul ferrete. Na cabeça, cabeleira curta, de rabicho, encanudada, e presa por fita de laço preto. Pequeno chapéu tricórnio, debruado de galão de ouro, com laço preto envolto por presilha de galão de ouro com botão. Camisa de bofes e punhos de renda. Suspensa da véstia, por debaixo da casaca, o boldrié com o chifarete ou pequeno faim de Marinha, embainhado de couro preto, com ponteira de latão. Calça meias de linho branco, com ligas de galão de ouro; sapatos de pequena pala, com fivela dourada. Este era o uniforme de capitão-de-mar-e-guerra, que tinha o seu Regimento desde 1722, confirmado com regalias por alvará régio, de 6 de Dezembro de 1755.

Era a figura máxima na Armada Real, como prático e entendido nas cousas do mar. A bordo era um semi-deus, com direito de vida ou de morte sobre a companha. Era o responsável por tudo a bordo, dele dimanando todas as directrizes. Esta figura de capitão-de-mar-e-guerra acompanha a Armada Real desde o primeiro quartel do século XVIII, com o recorte notável do indivíduo atento, competente e de silencioso servir. O seu Regimento é uma peça notável de consulta para melhor conhecimento duma sociedade vivendo num país algo bisonho, repleto da doçaria conventual e de iguarias apimentadas de especiarias. Era sóbrio no comer, por razões de a bordo a variedade de mesa não ser de molde a despertar a gula. O biscoito, a farinha de pau, a carne salgada de barrica e o vinho, bastas vezes azedo pelo chocalhar, não eram coisas de apetite. Na sua "uxaria", tinha o seu enlevo num macaco, num pássaro, ou mesmo num cão. Nos aposentos que lhe pertenciam havia plantas medicinais suspensas por toda a parte, em pequenos molhos ou atados. Era pouco comunicativo e a sua câmara era o seu mundo. Nela só entrava o imediato, ou o conselho de oficiais quando as circunstâncias o exigiam. Como a água a bordo era quase sempre choca, tinha suspenso entre dois rolos de papel um maringue de barro de Estremoz, rolhado, tendo um bico de cana enfiado na rolha, por onde bebia. Nas calmarias, escrevia e lia ou actualizava os seus papéis. Era inflexível na disciplina e na limpeza a bordo. Na manhã da missa de domingo, passava criteriosa revista à maruja e aos cabelos à escovinha de cada um. A presença de parasitas era castigada severamente, não fosse infestar o navio; vinte varadas por cada piolho! Daí, o asseio tradicional na Armada, que ainda hoje perdura. O castigo corporal, como no Exército, veio até quase aos nossos dias. Em 1841, ainda se aplicava na Armada o castigo de varadas perante a guarnição formada e junto do mastro grande. Teodoro José da Silva, no seu curioso livro "A última nau portuguesa", dá conta desse degradante castigo, ainda no reinado de D. Maria II.

O capitão-de-mar-e-guerra tinha o seu bragal com ricas camisas da Holanda e, na sua linguagem rude, gozava de simpatia junto do belo sexo, sempre na mira de o ouvir contar histórias de combates contra a pirataria. Na corte, era sempre bem-vindo. "Dízimos" de ouro do Brasil e as especiarias que no seu bojo traziam as naus do Brasil e da Índia, davam para todas as loucuras dos nossos peraltas joaninos. Era o capitão-de-mar-e-guerra na sociedade portuguesa de então, adiposa de cuvilhetes de marmelada e de cravinho da Índia, quebrantada por achaques vários, uma trave mestra na ossatura nacional e digno de estudo atento. Daí, esta explicação, adenda ao estudo do figurino que hoje apresentamos.

Alberto Cutileiro

N.º 109/OUTUBRO 1980/ANO X/MENSÁRIO 15$00

revista da ARMADA

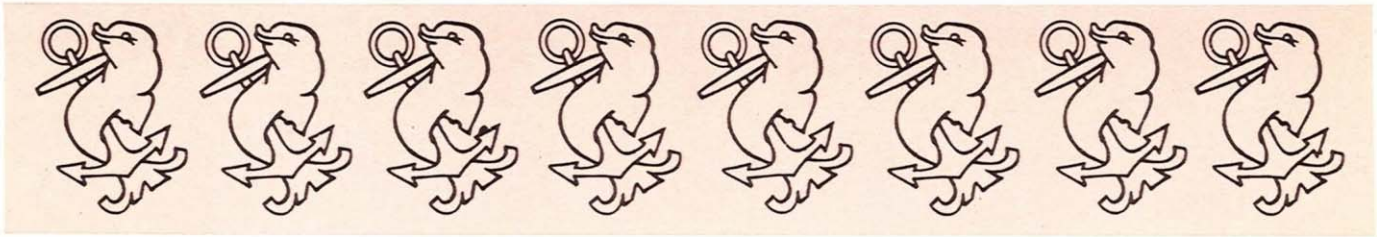
Conheça a sua Marinha

Navio-Escola "Sagres": Uma história sem par

(pág. 18)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
S. B.	Histórias de marinheiros **22 — O intérprete**	4
T. Santos	Correspondência entre marinheiros **Carta curiosa de Gago Coutinho**	5
M. Horta	**Notícias Pessoais**	5
	Voz da Abita / Cartas ao Director	6
J. Santos	Factos históricos da nação portuguesa **A Marinha na História Pátria**	8
M. Horta	**Saibam Todos**	11
M. do Vale	**Animais em navios de guerra**	12
S. Mendes	Tragédias do mar **Naufrágio da galera portuguesa "Tejo"**	14
G. Brandão	**Filatelia**	17
D. Barreiros	**Conheça a sua Marinha** **Navio-Escola "Sagres":** **uma história sem par**	18
	Desporto	23
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	24
A. Mourão	**Fortaleza de Sofala**	25
M. Horta	**Reportagem**	25
	Quarto de Folga	32
M. Horta	**Os nossos navios e os seus nomes**	Verso da contracapa
A. Cutileiro	**Evolução histórica dos uniformes na Armada (21)**	Contracapa



PORTE PAGO

REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C/alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade da Marinha

Redacção e Administração:
Edifício da Marinha
1188 Lisboa Codex
Telefone: 36 89 60

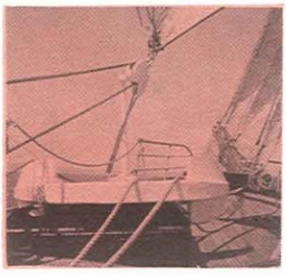
N.º 109/OUTUBRO 1980/ANO X

Preço de venda avulso 15$00

Assinaturas anuais:
Continente e Ilhas 150$00
Estrangeiro 260$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:



Navio-Escola "Sagres" — Terra à vista!

(Foto do 1.º-sarg. CM R. Magalhães)

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

Os vencimentos dos militares

Neste maravilhoso país que Deus nos deu, há coisas que se processam de determinada maneira ... porque sim! Ninguém se dá ao trabalho de pensar nelas, para ver se estão certas ou erradas.
Vem isto a propósito dos novos vencimentos dos militares, que alguns consideram exagerados.
Assentou-se, não sei porquê, que os vencimentos dos militares devem andar a par dos da função pública. Porquê? A única resposta é ... porque sim!
Sem menosprezar o trabalho da função pública, altamente meritório quando levado a sério, geralmente mal compreendido e tradicionalmente mal remunerado, não descortinamos que semelhança possa ter com o dos militares. Pensando um bocadinho sobre o caso chegaremos facilmente à conclusão de que a única semelhança é ... a impossibilidade de tanto uns como outros enriquecerem com o que ganham!
As duas vidas em questão são completamente diferentes. O país está cheio de monumentos a militares e nem um existe, que eu saiba, em honra de algum funcionário público (embora alguns bem o merecessem ...).

Parece pois muito mais razoável equiparar trabalho e profissões que sejam realmente equiparáveis.
No caso específico da Marinha, salta à vista que a profissão que mais se lhe assemelha é a da Marinha Mercante. Ambas vivem do mar e para o mar.
Dir-se-á que os trabalhadores da Marinha Mercante andam mais tempo embarcados. É verdade, mas em muito melhores condições de comodidade e bem-estar.
É fácil invocar argumentos dum lado e outro para justificar diferença de vencimentos mas, tudo somado e pesado com justiça, verifica-se que todos têm uma vida muita dura e sujeita a inúmeras contingências e perigos. Diz-se até, e com verdade, que o mar é para os peixes e que o homem nasceu para viver na terra firme ...

É impossível meter numa *Nota de Abertura* tudo o que havia a dizer sobre o assunto. Lembro apenas, para frisar bem a interligação entre as duas marinhas, que a de Guerra existe principalmente para possibilitar, em caso de conflito armado, a actividade da Mercante.
E mais, que esta actividade é vital para um país como o nosso que depende inteiramente do mar.
Logo, para os que entendem que os militares ganham demais, aconselhamos que façam a comparação com os vencimentos da Marinha Mercante, para o caso da Marinha, com os da Aviação Civil, para o caso da Força Aérea e com os civis especialistas, para o caso do Exército ...

C/ alm.

HISTÓRIAS
DE MARINHEIROS

22 – O intérprete

Têm fama os amores dos marinheiros. Percorrendo o mundo, tocando ali e acolá, visitando terras distantes e, tantas vezes, contactando civilizações estranhas, o marujo tem a arte de saltar abismos e não há diferenças de idioma, de hábitos e de costumes que ele não consiga vencer, na tentativa de se fazer amar por uma mulher. Uma em cada porto, diz o ditado, quando às vezes não são mais, prova a experiência.

O início desses romances passageiros, tantas vezes mais fugazes que os relâmpagos das tempestades, verifica-se, frequentemente, no próprio navio. Há sempre uns dias e umas horas destinadas para visitas, nos portos estrangeiros. E os marujos ali estão, rondando de longe o portaló, à espera que elas cheguem. Quando entra moça que lhes agrade, fazem a abordagem, no intuito muito amável de mostrar-lhe o navio. Depois de o percorrerem todo, e de se demorarem sempre um pouco mais no local onde trabalham normalmente para revelarem toda a sua importância, chegam ao portaló, finalmente. E, caminhando bem as coisas, novo encontro fica combinado para terra, depois da hora das licenças.

Numa viagem de instrução de aspirantes, o nosso navio tocou num porto holandês. Íamos na "Sagres" velha, tão linda e elegante no seu vestido branco. Naquele país de marinheiros, ela despertou curiosidade e entusiasmo. Como tivesse ficado atracada ao cais, era um mar de gente a querer visitar o navio. Nunca a "técnica" de esperar as raparigas ao portaló dera tão bons resultados. Os marinheiros eram muitos, mas elas eram muito mais. Quase todas entendiam francês, outras ainda "arranhavam" o seu bocado de inglês. E nada mais era preciso para todos se entenderem.

Porém, certo aspirante não teve sorte. A moça que atracara ignorava qualquer palavra que não fosse do seu próprio idioma. O aspirante podia largar da bóia e soltar novo rumo. Mas a moça era engraçada e isso ia custar-lhe um pouco. De resto, a linguagem do amor é universal. E o gesto, usado com arte e parcimónia, é bem expressivo.

Acompanhou-a na visita ao navio todo, mostrou-lhe a ponte de comando, onde ele tanta vez estava de quarto, e não sei se chegou a dar a ideia à pobre moça de que ele é que mandava naquilo tudo.

Inevitavelmente, ao despedirem-se, no portaló, tinham marcado um novo encontro. Era às cinco horas da tarde — os cinco dedos esguios da sua mão direita — em frente da estação ferroviária — ela imitara, com graça, o silvo das locomotivas.

Ele foi pontualíssimo. Ela chegou minutos depois. Ele apitou, ela simulou, com a boquita graciosa, o escape do vapor. E lá foram, felizes e sorrindo, de braço dado, passear pelos jardins.

Ao despedirem-se, e através de vários artifícios, ficou combinado que ela voltaria a bordo, acompanhada agora por um familiar que falava francês. Deste modo, tantas coisas das suas vidas, impossíveis de dizer, seriam facilmente conhecidas de ambos.

Na tarde seguinte, espiando ele o portaló, viu-a a reboque de um holandês de meia idade, corpulento, de cores sadias e ar jovial, que logo afavelmente o abraçou. Tinha sido também marinheiro, pois mostrou uma fotografia fardado, a bordo de um navio mercante. Mas quanto a falar francês, coitado dele, deixava muito a desejar.

Deram uma volta rápida pelo navio e logo foram fundear na câmara dos aspirantes. Aí, o criado de serviço, a um gesto do aspirante, serviu vinho do Porto. Ao primeiro cálice, o tio da moça — o aspirante concluira o parantesco com dificuldade — soltou aquele "ah!" universal de satisfação, que não deixa dúvidas quanto à excelência do vinho. O criado, atento, encheu-lhe o copo de novo. E ele, para confirmar a primeira impressão, bebeu-o de um trago, com o mesmo entusiasmo. Quanto às suas funções de intérprete, ia muito mal. O aspirante ainda alimentou a esperança de que o vinho lhe destravasse a língua. Mas qual! ... Ao fim da tarde, depois de se entender com a rapariga sem auxílio do tio, este, sentado num sofá, cabeceava a espaços.

O aspirante de serviço chegou a prevenir que se aproximava a hora de arriar da bandeira. Como é regulamentar, nos navios de guerra, as visitas tinham que retirar para terra. E quando o aspirante recém-chegado, conhecedor do "flirt", perguntou ao camarada que tal se saíra o intérprete, aquele não pôde de deixar de exclamar:

— Esse "patife", que aí vês, bebeu-me duas garrafas de Porto, e nem sequer arranjou vocabulário para dizer a ela ... *quanto eu a adoro* ...

S. B.

CORRESPONDÊNCIA ENTRE MARINHEIROS

Carta curiosa de Gago Coutinho

Rio, 1948, Setembro 7

Meu caro amigo e ex-companheiro, Sarmento Rodrigues. Só há três dias recebi sua carta-aérea, datada de 23 do mês passado. Claro que agradeço. Vejo que está vivendo no "mato" de Portugal e que, tendo mandado a carta à certa, por um preto que a levaria espetada em uma cana, assim se explica a demora.

Eu agora, depois de sete semanas no hospital, já estou no hotel, ainda coxeando um pouco. Fui derrubado por um automóvel, cujo piloto navegava por um canal que lhe estava fechado por um farol vermelho.

Como fui abalroado por bombordo — e tanto que parti um ossinho no pé esquerdo — vê-se que o bordo era meu, e que a culpa foi do piloto do carro. Mas essa consolação não me adianta nada o mês e meio que perdi sem me poder quase levantar da cama, porque tinha a perna esquerda metida em uma "bota" de gesso.

Isso durou cinco semanas. Agora já estou capaz de outra, e tanto que tenciono retirar para Lisboa no paquete "Império", que deve lá chegar em fins deste mês. É certo que atravessei África, e que me livrei de leões, cobras e mosquitos. Mas foi em 1912-14, quando por lá ainda não havia automóveis...

Desejando-lhe a si, à senhora e à pequenada, saúde e felicidades, continuo seu admirador e amigo grato,

Gago Coutinho

Notícias Pessoais

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

1.º-sarg. TR João Agostinho Rigor Pires da Maia com D. Afra Martins de Lima, em 21-7-80.

164171/1.º-mar. L Humberto Franco Vicente com D. Maria de Lurdes Ramos Henriques, em 6-7-80.

22972/1.º-mar. M Manuel Ferreira Teixeira com D. Rosário dos Santos Lopes, em 6-7-80.

27274/1.º-mar. A Carlos Alberto Nogueira Ribeiro de Sequeira com D. Ilda Máxima Pereira Oliveira e Silva, em 20-7-80.

125179/1.º-gr. E António Manuel Gomes Pereira com D. Maria Manuel Costa, em 20-7-80.

287578/2.º-gr. S/C José Moreira Correia Gonçalves com D. Maria Aurora da Silva Pereira, em 12-7-80.

294479/2.º-gr. V João António Picanço Pedro com D. Teresa Maria Faria Real, em 26-7-80.

168980/2.º-gr. António da Silva Simões com D. Maria Ermelinda Jesus de Almeida, em 20-7-80.

PASSAGENS À RESERVA

Sarg.-mor ET José Joaquim Lopes, em 31-7-80.

Sarg.-mor CM Joaquim António Leal, em 31-7-80.

Sarg.-chefe MQ Joaquim Marques Algarvio, em 31-7-80.

Sarg.-aj. CM Hermínio Lourenço Gomes, em 31-7-80.

Sarg.-aj. A José Firmino Candeias, em 31-7-80.

Sarg.-aj. TF Elídio Pinto de Carvalho, em 31-7-80.

Sarg.-aj. CE Armando Calisto das Neves, em 31-7-80.

Sarg.-aj. E José Parente Matoso, em 31-7-80.

Sarg.-aj. A Manuel Henriques da Silva, em 31-7-80.

Sarg.-aj. FZ Francisco do Coito Cabral, em 31-7-80.

Sarg.-aj. E Joaquim António Figueira, em 31-7-80.

Sarg.-aj. TF João Martins André, em 31-7-80.

Sarg.-aj. A Joaquim Gonçalves Mourato, em 31-7-80.

Sarg.-aj. M Marcolino dos Santos, em 31-7-80.

Sarg.-aj. TF Manuel Gomes, em 31-7-80.

1.º-sarg. A Amílcar da Conceição Luís, em 31-7-80.

1.º-sarg. A José Ramos Marques, em 31-7-80.

1.º-sarg. M Manuel Fontes Amaral, em 31-7-80.

1.º-sarg. A Estêvão da Costa Abrantes, em 31-7-80.

1.º-sarg. H Joaquim dos Santos Salvado Antunes, em 31-7-80.

1.º-sarg. CE João Lopes Neves, em 31-7-80.

141245/Cabo CM Manuel Fernandes de Macedo, em 20-7-80.

438556/Cabo FZ Ernesto Manuel Alves, em 31-7-80.

FALECIMENTOS

É com desgosto que participamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

Cap.-m.-g. RF Álvaro Luís de Oliveira Pessa, em 3-8-80.

2.º-ten. SG RF Joaquim Maria da Costa, em 20-8-80.

Sarg.-aj. A RA Adriano Cardoso Duarte Bicho, em 24-6-80.

Sarg.-aj. A RA António Augusto Mousinho, em 17-8-80.

947663/Cabo L Martinho da Conceição Oliveira, em 30-8-80.

Voz da Abita

Cartas ao Director

Dos nossos leitores e amigos recebemos a seguinte correspondência:

Do 1.º-sarg. R Manuel António Neira, Caramulo, uma carta estranhando a falta, nalguns números da Revista, da secção "Saibam Todos". E diz: (...) *encontro-me completamente isolado do exterior e só através da Revista sei da Marinha e de muitas coisas úteis.*

N. R. — Sempre que há assuntos que julgamos importante dar a conhecer, fazemo-lo nessa secção. O que sucede é que, às vezes, não há nada...
Agradecidos pelas suas amáveis referências e saudações, desejamos o seu completo restabelecimento.

De João Eduardo Mouro, Freiria de Rio Maior, uma carta em que diz ser um jovem, ainda a dois anos de concluir o sétimo ano do Liceu mas, como tem grande desejo de vir para a Marinha, quer adquirir a nossa Revista para se ir familiarizando e aprendendo alguma coisa.

N. R. — Cá o esperamos, daqui a dois anos, na Escola Naval.

De Carlos Fernando Ribeiro, Casal do Bico — Massamá, uma carta em que se diz grande entusiasta pelas coisas da Marinha, sobretudo pelos navios e sua história, visitando o Museu de Marinha com assiduidade, geralmente acompanhado de um amigo, não menos entusiasta e hábil construtor de "kits" e miniaturas de navios. Por nosso intermédio, manifesta o contentamento de ambos pela forma atenciosa como ali são sempre recebidos.

N. R. — Muito nos apraz registar as suas palavras.

De Arlindo Costa Santos, ex-gr. CE n.º 192268, Foz do Douro, a oferta de fotocópias das "Narrativas Navais", do alm. João Brás de Oliveira, que muito agradecemos, informando que as mesmas foram reeditadas pela Marinha, em 1970, constando da nossa biblioteca.

De Manuel Lopes, "O Francês", ex-2.º-mar. M, França, uma carta em que sauda o pessoal da guarnição da "Comandante Roberto Ivens", os "filhos da escola" de 1978 e o pessoal da Redacção da Revista.
E diz, a respeito desta: (...) *Graças a ela podem continuar a viver o universo da Marinha todos aqueles que nela deixaram um pouco do suor do seu rosto e de tempo, bom e mau que jamais é de esquecer (...).*

De António Augusto Arantes, 1.º-gr., Lar Militar da Cruz Vermelha Portuguesa, a carta que se segue:

CARTA ABERTA
DE UM DEFICIENTE
DAS FORÇAS ARMADAS

Em 25 de Setembro de 1973, quando terminada a minha obrigatoriedade diária como marinheiro, desloquei-me a Lisboa, e no regresso à unidade sou atingido por um projéctil de arma de fogo disparado por um agente da PSP. A culpa deste acidente não foi provada, mas para mim resultou numa invalidez de 100%. Sou tetraplégico.
Fui inopinadamente atirado para uma cadeira de rodas aos 21 anos de idade. A partir daí, além do drama da situação física em que me encontro, como se isso por si só, não chegasse, tenho apenas em meu benefício a solidariedade dos conterrâneos e a da Instituição onde vivo. Concluindo: a esmola, a caridadezinha, foram os únicos bens que consegui após a data fatídica.
Na ocasião do meu acidente muitos eram já os deficientes das Forças Armadas, de todos os ramos, que se encontravam à mercê da esmola.
Em 20 de Janeiro de 1976 é publicado o decreto-lei n.º 43/76.
Este decreto vêm abranger todos os homens que se acidentaram em serviço e em campanha, no entanto os que se sinistraram em situação semelhante à minha e os que contrairam doenças durante a prestação do serviço militar ou por causa dele, não são enquadrados nestes grupos. Assim, a miséria e a desolação continua a ser o meu modo de vida.
A situação entre os deficientes das Forças Armadas, desde a saída do decreto era de tal modo desairosa para o Governo de então (1976) que o senhor brigadeiro Firmino Miguel, na altura ministro da Defesa, elabora um projecto de decreto-lei sobre grandes deficientes. O Conselho da Revolução não só lhe dá o parecer favorável como decide também que seja decretado por ele, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 148.º da Constituição da República.
O projecto de lei fica no Ministério da Defesa à espera de verba atribuída pelo Ministério das Finanças, que declara não ter dinheiro para atribuir aos deficientes das Forças Armadas. Segundo o estudo económico da altura, o montante a ser-nos atribuído era de 26 000 contos por ano. Três anos e meio decorreram já. Alguns dos camaradas viram os seus problemas resolvidos de outras formas, outros morreram com carências de tudo o que é não só Constituicional, mas sobretudo humano. Nesta data, o número de deficientes não abrangidos oscila entre os 100 e os 150 e a verba de encargos anuais ao Estado não ultrapassará os 20 000 contos por ano.

Seria importante que as entidades hierárquicas militares entendessem que todos aqueles que como eu, obedecendo às observâncias das nossas responsabilidades cívicas para com o país, tivemos de abandonar as famílias, os lares, as terras, abandonando assim tudo aquilo que dá estabilidade psíquica aos homens, estávamos, desde a chamada às fileiras, realmente em serviço militar.

Nem eu, nem nenhum dos camaradas, queremos fazer política. Queremos, isso sim, ser considerados oficialmente como deficientes das Forças Armadas, e que o artigo 71.º da Constituição da República nos seja aplicado.

Neste momento, estou em conjunto com outros camaradas de todos os ramos das Forças Armadas, particularmente activos na reinvindicação dos nossos direitos.

Todos os órgãos de soberania têm pedidos de apoio à nossa luta, bem como dos partidos políticos com assento no Parlamento. Os jornais das mais variadas tendências têm-nos feito referência.

Da população, dos mais variados quadrantes sociais, a mesma solidariedade, a mesma compreensão. Estamos a congregar forças à nossa volta para fazer compreender aos governantes que esta situação é insustentável. Neste sentido, eu apelo aos leitores dessa conceituada Revista, especialmente àqueles que são, como eu fui, homens do mar, para se solidarizarem comigo. Que façam o que lhes for possível, o que estiver ao alcance da vossa dignidade de militares íntegros e humanistas, no sentido de que justiça nos seja feita, porque se para os danos físicos e morais não há já remédio, os danos materiais podem ser atenuados. A esperança não está morta. Conto convosco.

—

N. R. — Este problema é efectivamente de uma justiça e importância que merece a melhor atenção. Por isso, a "Revista da Armada", contactadas fontes oficiais, está em condições de informar que o processo, delicado e de difícil resolução, se encontra em fase de conclusão na sua nova forma. Soubemos igualmente que o ministro da Defesa Nacional está pessoalmente empenhado no assunto, esperando que ele se resolva a contento, tendo evidentemente em conta as possibilidades reais do país neste momento.

RECRUTAMENTO DE 1954

Em Novembro próximo, em data e local a fixar oportunamente, realiza-se um almoço de confraternização dos "filhos da escola" do recrutamento em epígrafe.

Os interessados deverão contactar, até ao dia 20 de Outubro corrente, com Manuel José Gomes de Sousa, E. N. n.º 10, n.º 365 r/c. Dto. — 2800 Laranjeiro (tel. 229 06 03), ou José António Rodrigues Antunes, E. N. n.º 10, Lote E, 4.º Esq. — 2800 Corroios (tel. 229 49 88), ou Joaquim Pais Neto Duarte, Rua Reinaldo Ferreira, 50-4.º Dto. — 1700 Lisboa (tel. 88 92 86), ou Joaquim Martins do Carmo, Av. D. João I, 3 r/c. Dto. — 2800 Almada (tel. 276 03 26).

RECRUTAMENTO DE JANEIRO DE 1967

Um grupo de "filhos da escola" do recrutamento em epígrafe pretende reunir num almoço de confraternização, em data e local a combinar, todos os antigos mancebos que em Janeiro de 1967 foram acolhidos na Escola de Alunos Marinheiros para receberem a Instrução Militar Básica. O convívio será extensivo a familiares.

Os interessados deverão contactar com Rolando André da Silva Ferreira, ex-1.º-gr. FZ n.º 15967 ("Alfama"), Rua do Vale de Sto. António, 108-2.º Esq. — 1100 Lisboa.

VOLUNTÁRIOS DE SETEMBRO DE 1931

No dia 19 de Outubro corrente, os "filhos da escola" da incorporação em epígrafe fazem a sua 20.ª festa de amizade, reunindo-se num almoço-convívio, em local a determinar.

Os "filhos da escola" que ainda não se inscreveram podem fazê-lo para: José Lourenço Madeira, Praceta de Cochim, 3 — 2800 Cova da Piedade (tel. 275 19 62) ou Raul C. Lopes, Rua Filinto Elísio, 10-1.º Esq. — 1300 Lisboa (tel. 63 68 21).

De António Lopes F. dos Santos, Fanhais, uma carta na qual a propósito de renovar a assinatura, diz: (...) *Sou assinante e assíduo leitor da nossa Revista, único meio de comunicação que, mês a mês, nos traz notícias da querida "Briosa" e nos faz sentir mais perto dela, mesmo com os anos a teimar em deixar cada vez mais longe os tempos felizes em que tivemos a honra de pertencer a essa grande família que é a Marinha de Guerra (...).*

Termina, saudando o pessoal da Revista, os "filhos da escola" de 1968/72 e todos os telegrafistas e sinaleiros que com ele serviram no Comando Naval de Moçambique, lembrando-lhes que organizem um almoço-convívio.

A Marinha na História Pátria

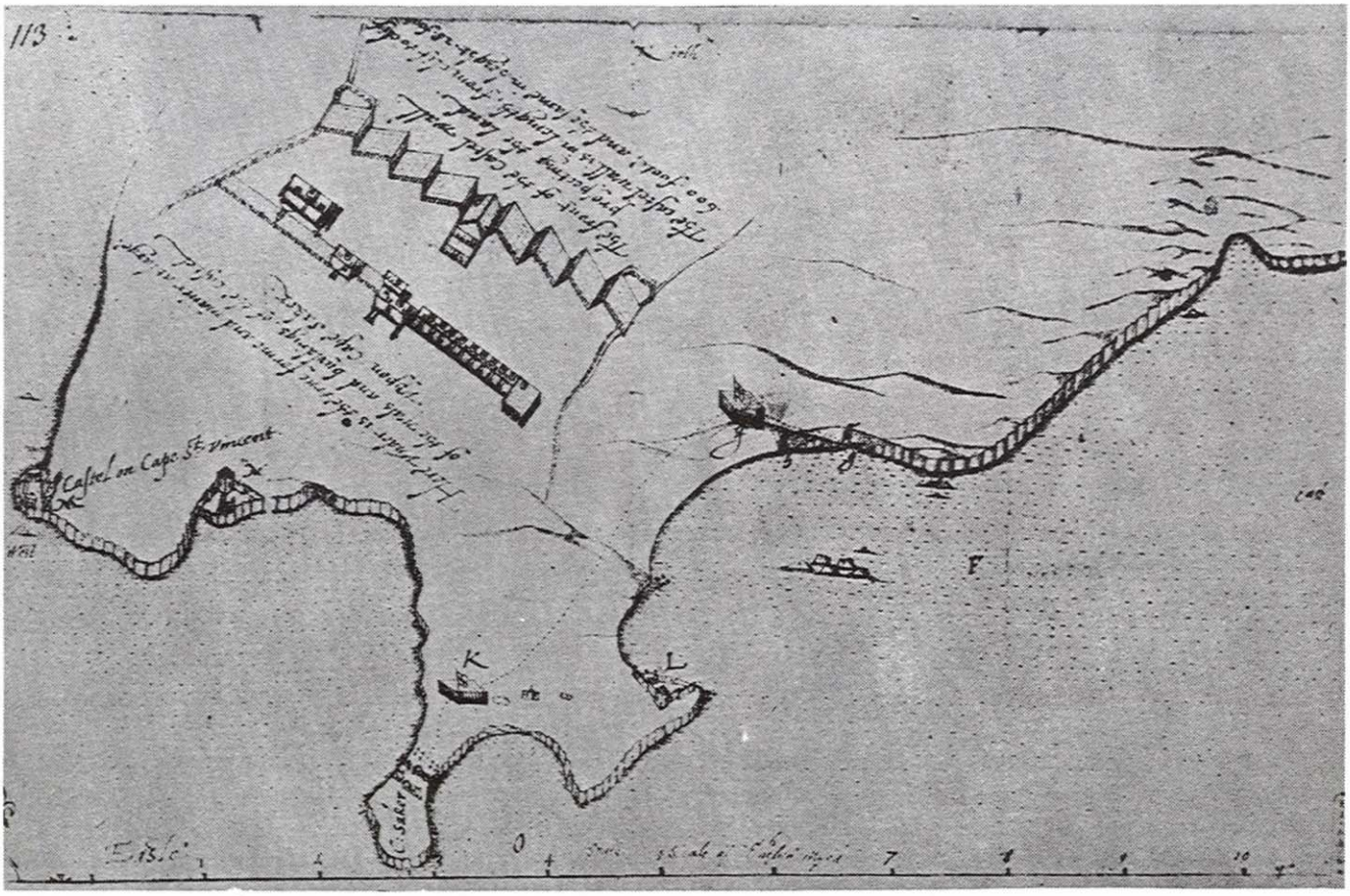
A existência de Portugal como Nação tem andado indissoluvelmente ligada à vida da Marinha.
O lugar de relevo que o nosso país para sempre conquistou na história da Humanidade foi-lhe dado principalmente pelos seus marinheiros.
Nos breves apontamentos que a seguir se descrevem traçam-se os factos principais em que a vida da Nação e a actividade da Marinha mais intimamente se associaram.

COMO NASCEU PORTUGAL

No século XII, a extremidade ocidental da Europa que forma a Península Ibérica estava dominada, em grande parte, pelos muçulmanos que, vindos da África, a tinham invadido. Ao Norte, em terras reconquistadas aos mouros, havia alguns reinos cristãos.
Vários guerreiros doutros países da Europa vieram ajudar os reis da Península a defenderem-se dos árabes. Entre eles distinguiu-se o fidalgo francês D. Henrique, que se alistou no exército de Afonso VI, de Leão. Veio a casar com uma filha deste, Dona Teresa, e em recompensa dos seus serviços, foi-lhe entregue o governo de um condado que se estendia desde o sul do rio Minho até às proximidades do Tejo. Do casamento do conde D. Henrique com Dona Teresa nasceu D. Afonso Henriques.
Por morte de D. Henrique, tomou conta da regência do condado Dona Teresa, por ser ainda menor de tenra idade seu filho, D. Afonso Henriques. Dona Teresa desenvolveu durante o seu governo grande actividade militar e diplomática, conseguindo alargar os domínios do condado que, entretanto, tinha sofrido novas invasões dos muçulmanos.
Quando, em 1128, D. Afonso Henriques, desavindo com sua mãe, a venceu na batalha de S. Mamede, já os futuros portugueses sentiam a necessidade natural de formarem uma nação independente. Tomando conta do poder, procurou D. Afonso Henriques realizar este desejo e, depois da batalha de Ourique (1139) em que venceu os muçulmanos, começa a intitular-se rei.
Luta contra Afonso VII de Leão e consegue, finalmente, na conferência de Zamora, em 1143, que aquele soberano o reconheça como rei de Portugal. Mais tarde, o Papa, cuja influência política era muito importante nessa época, reconheceu solenemente a D. Afonso Henriques o título de rei.
Indispensável à existência da Nação era a conquista de Lisboa, a cidade mais importante do ocidente da Península Ibérica. Sem ela, não podia existir Portugal. Cercou-a D. Afonso Henriques em Julho de 1147. Porque Lisboa é um porto — e dos melhores da Europa — foi necessário empregar a acção marítima na conquista da cidade. Nesta empresa, as forças nacionais foram auxiliadas por uma esquadra de duzentos navios que, de Inglaterra, se dirigia à Terra Santa para combater os infiéis.
A invasão muçulmana que se estendera aos lugares em que Jesus Cristo viveu, despertou em todo o mundo cristão grande fervor religioso, que veio originar o movimento guerreiro que ficou na história com o nome de Cruzadas. Em toda a Europa se organizaram exércitos que, passando por Lisboa, atravessaram o mar Mediterrâneo, indo aportar à Palestina. Sendo o ideal que conduzia a esquadra inglesa à Terra Santa o mesmo que animava D. Afonso Henriques na conquista de Lisboa, compreende-se que o rei de Portugal tivesse facilidade em conseguir a cooperação dos Cruzados. Mas já então possuíamos uma esquadra nossa, como se depreende do facto de entre as vítimas do cerco de Lisboa figurar o comandante português das galés do rei.

COMO PORTUGAL CRESCEU PARA ALÉM DOS MARES

O português sente pelo mar uma atracção especial. Portugal encontra-o a Sul e a Ocidente, abre-se em largas enseadas para o receber, deixa-se atravessar de lés a lés por bastantes rios. A navegação facilita-lhe o sustento que a pesca proporciona e é o meio de comunicação entre as diversas regiões. No próprio sangue tem o português a paixão do mar, que mareantes foram alguns dos seus antepassados — os fenícios, os gregos, os cartagineses.
A beleza do ambiente geográfico influi na maneira de ser dos portugueses, fazendo-os sensíveis aos grandes ideais e às empresas arriscadas. A estreiteza do nosso território incita-nos a alargarmo-nos noutras paragens; a fé cristã leva-nos a conquistar novos povos para Deus. Estes motivos e a necessidade das vantagens económicas de estabelecer contactos directos com o Oriente impelem os portugueses para a aventura dos Descobrimentos.
Uma hábil política naval prepara as nossas viagens. A marinha portuguesa nasce com a própria nacionalidade e desenvolve-se crescentemente ao longo dos primeiros



Planta da vila do Infante D. Henrique, em Sagres, onde funcionou a escola náutica de Sagres (Original existente no British Museum).

reinados. É utilizada na conquista e defesa do território. Depois, o conhecimento dos tratados dos árabes, que os judeus traduzem nas línguas peninsulares, vem proporcionar novos recursos à navegação.

D. Dinis desenvolve a ciência com a fundação da Universidade. Mas, a um homem se deve principalmente o estudo dos problemas marítimos e o impulso dado à navegação: o infante D. Henrique, filho de D. João I. Este príncipe, tudo sacrificando à glória da sua Pátria, reúne em Sagres um grupo de estudiosos que, com ele, preparam cientificamente as viagens dos navegadores. A forma dos navios apropriados à viagem de longo curso, o cálculo da sua posição no alto mar e várias outras dificuldades, não esquecendo as terríveis lendas do Mar Tenebroso, tudo o infante resolve na escola náutica de Sagres.

A epopeia marítima começa com a conquista de Ceuta, no Norte de África, por D. João I, em 1415. Mais tarde, Agafé, Tânger, Larache e Azamor caem nas mãos dos portugueses que, em vários pontos, edificam fortalezas.

Só no Norte de África, Portugal era então conhecido. Mas o infante quer levar tal conhecimento mais longe. E assim começaram mundos novos a surgir no horizonte português. São as ilhas do Porto Santo e Madeira, descobertas por Gonçalves Zarco em 1418 e 1419. É Gonçalo Velho que atinge os Açores em 1431. É Gil Eanes quem dobra o cabo Bojador (1434). Depois deste, o cabo Branco, transposto por Nuno Tristão (1441), que descobre mais tarde a Senegâmbia, em 1445. No mesmo ano, Dinis Fernandes dobra o cabo Verde. O arquipélago é descoberto por Luís Cadamosto, a partir de 1457. Diogo Gomes navega até ao rio Gâmbia no ano de 1458.

Morre o infante em 1460, mas não esmorece o ardor aventureiro dos portugueses. Em 1469, Fernão Gomes leva os descobrimentos às ilhas de S. Tomé, Príncipe e Fernando Pó. Passado o equador (Álvaro Esteves — 1471), mais mundo vai surgindo. E, em 1488, Bartolomeu Dias passa ao lado Oriental de África, dobrando o cabo da Boa Esperança.

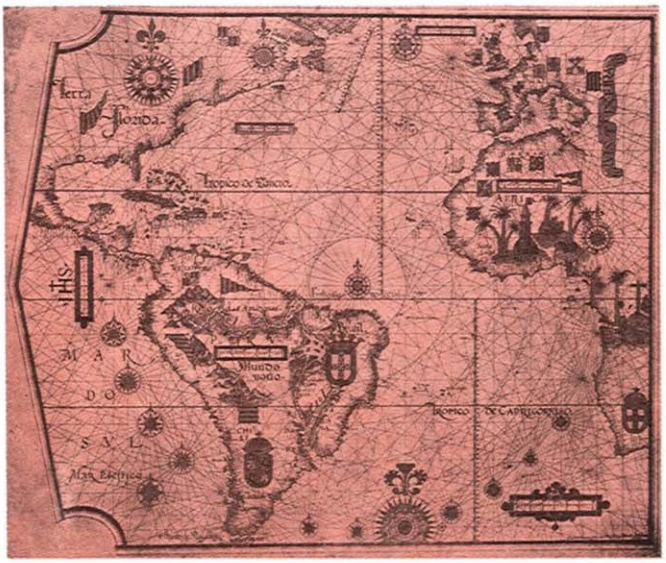
Estava aberta a passagem para o Oriente. E, em 1498, Vasco da Gama descobre o caminho marítimo para a Índia.

No ano de 1500, Pedro Álvares Cabral efectua o reconhecimento das terras do Brasil. Corte Real explora a Terra Nova e o Labrador em 1501. A ilha de Ceilão é descoberta por D. Lourenço de Almeida (1505). Tristão da Cunha tem o seu nome ligado às ilhas que descobre em 1506. Também é conhecida pelo nome do seu descobridor a baía de Lourenço Marques (1545).

A Austrália é explorada por Godinho de Herédia em 1601, supondo-se que já no século anterior os portugueses a tinham descoberto. Em 1660, David Melgueiro passa pela Groenlândia, navegando no oceano Glacial Ártico até 81°.

Também viagem de longo curso é a de João Martins através dos estreitos e dos mares da América do Norte, em 1588. E, ainda antes, em 1519, um português ao serviço de Espanha, Fernão de Magalhães, empreende uma viagem de circum-navegação à volta do Mundo.

Não se limitaram a estas viagens, o que já não seria pouco, os nossos navegadores. Outras mais se fizeram. A Armada lusitana correu o Mundo todo. E, "se mais houvera, lá chegara".



Portugal cresceu para além dos mares...
(Carta náutica do séc. XVI)

Na sua epopeia, os marinheiros de Portugal foram erguendo padrões nas terras descobertas.
("Padrão de S. Agostinho", quadro existente no Museu de Marinha).

O IMPÉRIO DO ORIENTE

As cruzadas à Terra Santa provocaram uma extraordinária intensificação do comércio com o Oriente, cujas especiarias eram muito apreciadas na Europa. As caravanas de mercadores traziam-nas por terra até ao Mediterrâneo, navegando então para os portos de Génova e Veneza, de onde os produtos eram enviados para toda a Europa.

Mas não se faziam facilmente essas transacções. Inúmeros perigos espreitavam os mercadores. A necessidade de recorrer a intermediários tornava caríssimas as mercadorias. Vem resolver estas dificuldades o descobrimento do caminho marítimo para a Índia. Os portugueses passam a trazer directamente as mercadorias para a Europa e Lisboa torna-se o maior centro de comércio do Mundo.

A princípio, tudo se limitou às relações comerciais, sem se pensar em domínio político. Mas, surgem atritos. Os soberanos indígenas, por influência dos muçulmanos, começam a opor-se aos portugueses. O rei D. Manuel I decide-se a apoiar o comércio com a força de armas. Edificam-se fortalezas. Combatem-se indígenas rebeldes. Cresce o nosso prestígio no Oriente. Enquanto uns soberanos são vencidos, outros submetem-se voluntariamente ao domínio de Portugal. E assim nasceu o Império do Oriente, que veio a ter como capital a cidade de Goa.

Foi D. Francisco de Almeida, capitão-mor da frota portuguesa, o primeiro vice-rei da Índia. Durante o seu governo, em que se edificaram várias fortalezas, teve de enfrentar, apenas com 19 naus, uma esquadra de mais de 100 navios com que o sultão do Egipto, prejudicado nos seus interesses comerciais, queria expulsar os portugueses do Oriente. A esquadra egípcia foi totalmente destroçada, aumentando com esta notável vitória, o poder e o prestígio de Portugal.

Dois homens que se impuseram no governo da Índia foram Afonso de Albuquerque e D. João de Castro. À bravura nos combates, aliaram o tacto diplomático nas relações com os soberanos indígenas.

O Império do Oriente não foi só uma empresa guerreira. A par das acções militares, propagou-se a religião cristã entre o gentio.

E assim se difunde pelo Oriente a civilização ocidental. Edificam-se escolas e hospitais. Intensifica-se a investigação científica. Editam-se roteiros, itinerários, tratados de navegação, de comosgrafia e de medicina, estuda-se a botânica, a zoologia, a mineralogia e a geografia orientais. Escreve-se a história das religiões.

Não só os missionários se dedicaram ao estudo. Entre muitos outros, foram notáveis Duarte Pacheco Pereira, o médico Garcia de Orta e mesmo, o vice-rei D. João de Castro.

No século XVI toda a costa oriental era portuguesa, desde o cabo da Boa Esperança até ao Japão. Pela acção dos nossos marinheiros e dos nossos missionários, fixou-se no Oriente a cultura e a língua portuguesa.

Ainda hoje, em regiões que já não são Portugal, a nossa presença se faz sentir. Ainda hoje se encontra na Ásia construções que por lá edificámos. Ainda hoje se ouve falar no Oriente a língua portuguesa — ou dialetos aparentados com o português ou palavras portuguesas em idiomas estrangeiros.

Fazer um grande Império foi obra extraordinariamente gigantesca para tão poucos, como eram os portugueses. Se, porém, o valor e a audácia supriram a dificuldade da edificação do Império, não puderam ser suficientes para o defender quando outras grandes nações europeias, aproveitando-se de circunstâncias diversas, vieram atacar os nossos territórios. Assim se reduziram, através dos séculos, as fronteiras do Império; nada, porém, diminui a grandeza da acção dos portugueses em todo o Mundo.

A MARINHA NO BRASIL E NA ÁFRICA

A irradiação civilizadora de Portugal representa esforço, sangue e sofrimento de tantos que edificaram o império

ultramarino. Construir e lutar pela Fé e pela Pátria era o ideal que norteava os nossos antepassados da era dos Descobrimentos. E foram as naus lusitanas que levaram este ideal até aos confins da Terra. A vocação missionária e civilizadora de Portugal não se poderia ter cumprido sem a vocação marítima. As naus levaram guerreiros que combateram os indígenas rebeldes e os estrangeiros que cobiçavam as nossas possessões; as naus levaram os missionários que educaram os indígenas; as naus levaram os cientistas que exploraram as terras descobertas ou conquistadas; as naus levaram os operários que construiram as fortalezas, as igrejas, as cidades; as naus levaram as famílias que foram colonizar as regiões desabitadas.

A grande nação do Brasil fizeram-na os portugueses, desde os alicerces. A maturação do estado adulto, que lhe permitiu um dia separar-se da mãe-pátria, foi obra de Portugal, num esforço civilizador gigantesco. Na terra brasileira, selvagem, tudo semeámos: a língua, a fé, a ciência, a arte, e o mais quanto forma uma nação progressiva.

Explorando as costas de África e do Brasil, subindo os rios, reconhecendo as baías, dobrando os cabos, transportando material e homens para fundar as povoações, por lá andaram os nossos navios. Mais tarde, quando a dominação espanhola pôs ao dispor dos estrangeiros o Império enfraquecido, foi necessário fazer rumo ao Brasil, para combater os holandeses. Em 1798 começa a grande possessão sul-americana a gozar do benefício do correio marítimo com a metrópole.

A MARINHA DE HOJE E DE SEMPRE

A Marinha está ligada indissoluvelmente aos destinos da Nação Portuguesa. As horas de maior debilidade nacional são também aquelas em que menos forte era a Armada. Mas, valorosos foram sempre os nossos marinheiros. Na Primeira Grande Guerra (1914-1918), Portugal, a par de muitas outras nações, teve de intervir; a pequena Armada de então, marcou, com o mesmo valor antigo, a sua presença no mar, comboiando os transportes de tropas e defendendo as nossas rotas marítimas, e em terra, onde o Batalhão de Marinha do Sul de Angola se cobriu de glória. Na última guerra (1939-1945), embora não entrássemos em luta, mais uma vez a Armada foi chamada a dar o seu esforço. A neutralidade que conseguimos manter, sem quebra de compromissos internacionais que nos ligavam às nações beligerantes, não impediu a Marinha Portuguesa de se notabilizar no salvamento de náufragos de navios torpedeados.

Convénios internacionais, provocados pela gravidade da hora actual, lançam a Marinha Portuguesa num extensivo esforço de desenvolvimento.

Não podemos prever o que o futuro reserva à nossa Marinha. Mas o certo é que, na medida em que ela for grande, em que nós, marinheiros, soubermos imitar as virtudes dos nossos maiores, nessa medida será grande Portugal.

José Santos
Mestre de 1.ª cl. do QPCM

Saibam Todos

Que passaram a funcionar, a título experimental, no período de Agosto a 15 de Outubro de 1980, postos de apoio (PA) nas praias da Costa da Caparica (junto ao novo terminal rodoviário) e de Oeiras (junto do Forte do Areeiro).

Que os PA se destinam ao pessoal da Marinha e seus familiares, estando prevista a sua utilização, essencialmente, para vestiário, guarda de roupas e de artigos pessoais e outras facilidades que venham a ser consideradas adequadas e viáveis.

Que os PA ficam na dependência da Capitania do Porto de Lisboa, processando-se o seu funcionamento de acordo com as normas que vierem a ser oportunamente publicadas.

Que reabriu, em 12 de Agosto findo, a Messe de Cascais, a funcionar com regulamento aprovado pelo Despacho n.º 43/80, de 5 de Agosto, continuando a ter por missão prestar serviços de restaurante e bar nas instalações principais do edifício da Capitania daquele porto e nas instalações adstritas no Forte de Nossa Senhora do Porto Salvo (Giribita), em Caxias, e nas dependências da Marinha junto do farol da Guia, em Cascais (sala de refeições e respectivas instalações de apoio).

Que a utilização da Messe de Cascais (instalações principais) é extensiva a oficiais, aspirantes a oficiais e cadetes da Armada e respectivos familiares possuidores do cartão de identificação da ADMA, os quais poderão fazer-se acompanhar de outros familiares ou convidados.

Que os familiares daqueles militares poderão, a título excepcional e mediante prévia autorização do director da Messe, fazer-se acompanhar de convidados.

Que os oficiais dos quadros permanentes dos outros ramos das Forças Armadas, sem prejuízo da utilização das instalações pelos utentes referidos anteriormente, poderão também utilizar aquelas instalações, os quais poderão fazer-se acompanhar dos respectivos familiares possuidores do cartão de identificação da ADME e da ADMFA.

Que as instalações do Forte de Nossa Senhora do Porto Salvo (Giri-

bita) e as localizadas nas dependências da Marinha junto do farol da Guia, se destinam a representações oficiais.

Que estas instalações poderão ainda ser utilizadas, mediante prévia autorização do director da Messe, para casamentos dos oficiais dos quadros permanentes dos três ramos das Forças Armadas e dos seus familiares abrangidos pela ADMA, ADME e ADMFA.

Que, igualmente, os sargentos da Armada e seus familiares abrangidos pela ADMA, a título precário, podem utilizar aquelas instalações para casamentos, enquanto não entrarem em funcionamento outras instalações previstas.

Animais em navios de guerra

É tradicional a amizade dos marinheiros pelos animais. Não falando já de cães, gatos, macacos, piriquitos, papagaios, etc., que sempre têm embarcado nos nossos navios, é de assinalar a amizade especial dos homens do mar por esses simpáticos seres marinhos que são as gaivotas e os golfinhos. As primeiras, porque nos indicam a proximidade de terra (que é uma coisa que sempre agradou a quem anda no mar ...) e os segundos, porque, com as suas evoluções, corridas e saltos à proa dos navios, são as nossas únicas distracções a quebrar a monotonia dos dias passados a navegar.

Mas, uma vez por outra, também embarcam animais que não estão nada indicados para isso. Entre os vários casos que conheço, citarei, por exemplo, o de uma gibóia que um régulo de África ofereceu a um submarino que esteve de visita à sua terra, e da qual se viram livres logo que sairam do porto, disparando-a por um dos tubos lança-torpedos; a de dois pequenos jacarés e dois grandes veados que o "Gonçalves Zarco" transportou de Timor para Macau, para o Jardim Zoológico local, e o de um bode que esteve embarcado num navio hidrográfico e que comia o açúcar dos açucareiros que ficavam em cima das mesas, os jornais e revistas deixados nos sofás e ... até as notas oficiais que, por qualquer razão não convinha que figurassem no arquivo!

A propósito de animais estranhos embarcados, vou contar a história de três originais mascotes dum navio que comandei, na costa de Angola, tal como consta nos meus apontamentos de então.

O "JACOB"

Esta história começa em Luanda, quando aqui passámos para o Sul, e termina agora, depois de cá chegarmos a caminho do Norte. Pode contar-se assim:

Era uma vez um frango preto e luzidio que vivia, feliz e satisfeito, no Bairro dos Muceques, na cidade de Luanda. O seu proprietário era um indígena que trabalhava como fogueiro a bordo do navio-oceanográfico "Baldaque da Silva".

Como prova de gratidão pela forma como era tratado, foi ele que o disse, resolveu trazê-lo para bordo e oferecê-lo à

guarnição para uma petisqueira. Porém, os marinheiros a quem ele fez a oferta, condoídos pela sorte do animal, resolveram não o comer e adoptá-lo como mascote do navio.

E aqui começa a trágica vida do pobre "Jacob". Ele estava naquela idade ingrata de passagem de frango a galo e, lá nos muceques, já arrastava a asa às galinhas. O seu primeiro cuidado foi estudar o meio em que iria viver. Percorreu todo o navio, espiolhou todos os recantos e... a respeito de galinhas, apenas viu algumas mortas e já depenadas, à porta da cozinha.

Ficou desolado! Estudou as possibilidades de desembarcar, mas verificou serem muito ténues pois o navio estava rodeado de água por todos os lados e ele, infelizmente, não sabia nadar.

Estava pois irremediavelmente condenado à solidão, afastado dos prazeres do mundo terreno e... ainda por cima tinha que fazer os possíveis por ser simpático para não ir parar à panela! Triste sina, realmente.

Daí que o "Jacob" se tornasse um ser taciturno, deambulando pelo convés como uma alma penada. Nunca mais ninguém o ouviu cantar.

Até que um dia, estávamos nós em Moçâmedes, um marinheiro bondoso compreendeu o seu drama e resolveu suavizar-lhe a existência. Foi a terra, comprou uma bonita franga e largou-a no convés.

O "Jacob" nem queria crer nos seus olhos! Içou a crista a tope, eriçou as penas, aproximou-se dela, arrastou a asa e... não havia dúvida, aquilo era mesmo uma franga.

Agora, parecia outro. Andava radiante e fartava-se de cantar. Era feliz!

Mas, quem nasceu para a desgraça... A franga bonita, não sei que mal lhe deu, finou-se. Foi talvez o primeiro animal da sua raça a morrer de morte natural a bordo de um navio da Armada.

O pobre "Jacob", tão novo e já viúvo, ficou desolado e passeava a sua raiva pelo navio com vontade de dar bicadas a tudo e a todos.

De Moçâmedes seguimos para o Lobito, onde o mesmo marinheiro que comprara a franga branca, lhe trouxe outra, muito jeitosa também. O "Jacob" aceitou esta segunda companheira sem as manifestações de entusiasmo que teve com a primeira, mas via-se perfeitamente que era novamente feliz e até recomeçou a cantar.

Regressámos a Luanda, e já ali permanecíamos há uns dias quando tive conhecimento do crime. Uns bárbaros do navio haviam comido a franga de churrasco!

Fiquei horrorizado e resolvi usar, e abusar, da minha autoridade mandando que o "Jacob" regressasse aos muceques... antes que marchasse também. E lá foi, levado pelo antigo dono, pendurado pelas asas, a pensar certamente que a bordo dos navios da Armada... nem galo se pode ser!

O "ALFREDO"

Logo de manhã houve alvoroço a bordo. Acabava de embarcar um pinguim que tinha sido apanhado na Baía dos Tigres e oferecido ao navio por um pescador amigo.

O bicho, que não sei porquê recebeu logo o nome de "Alfredo", causou sensação, sobretudo entre aqueles que nunca tinham visto tão digna e imponente criatura. Seguimos para Porto Alexandre e fomos amarrar o navio, encalhando de proa na praia, a fim de meter água doce da canalização da cidade.

O "Alfredo" tomou banho de mar, preso por um cordel amarrado numa pata, passeou pela praia, e estava tão satisfeito que até se rebolava na areia.

Continuámos a nossa viagem para o Norte e, à medida que o calor aumentava com a latitude, ele passava cada vez pior. Na ânsia de lhe salvar a vida, e julgando que o seu mal era fome, davam-lhe peixes vivos, que ele sofregamente engolia inteiros, apesar de alguns chegarem a ter 20 centímetros de comprimento. Era um espectáculo digno do Coliseu dos Recreios. Até se viam os peixes, ainda a estrebuchar pela guela abaixo!

Parecia impossível como ele, com a corpulência de uma galinha vulgar e com um bico agudo e pouco maior, conseguia fazer aquilo.

Morreu no Lobito. Havia quem dissese que fora com o calor, e havia quem dissesse que fora de indigestão. Por mim, julgo que foi o calor que o matou, pois via-se aflito para respirar.

A FOCA

Foi uma foca a terceira mascote do "Baldaque", e a sua vida foi tão efémera como a do "Alfredo". Nem chegou a ter nome. Foi também apanhada na Baía dos Tigres e oferecida ao navio pelo respectivo chefe de Posto.

A sua entrada a bordo foi uma autêntica tourada! Ela queria saltar para o mar, mas os marinheiros agarravam-na como podiam, impedindo-a de o fazer. Os indígenas

diziam que aquilo era bicho do mato, *que não havia igual no mar, e fugiam espavoridos para os sítios altos do navio, dizendo que enquanto ela estivesse a bordo não podiam trabalhar com medo. Alguns chegaram a insinuar tratar-se de bruxaria...*

Com tábuas e lona, armou-se um tanque à popa e meteu-se lá dentro, com muita dificuldade, porque ela arreganhava o dente e tentava morder mesmo.

Durante a noite soltou-se (ou melhor, soltaram-na) e surgiu à porta da coberta dos indígenas, provocando novamente o pânico entre eles. Corrida dali, acabou por entrar na câmara dos oficiais, estendeu-se na carpete e... não houve quem a tirasse de lá.

No outro dia começou a dar sintomas de não estar bem de saúde. Não comeu absolutamente nada, nem mesmo os peixes vivos que andavam à sua volta no tanque, onde acabámos por a meter novamente.

Foi lançada ao mar, perante a consternação geral e dando ainda sinais de vida. Vimo-la boiar, à medida que nos afastávamos, levantando de vez em quando a cabeça e olhando para os alcatrazes que voavam por cima à espera do festim...

Durante todo o dia ninguém falou a bordo. Parecia que tinha morrido alguém da guarnição!

M. do Vale
C/ alm.

TRAGÉDIAS DO MAR

Naufrágio da galera portuguesa "Tejo"

De entre os livros que o sábio almirante Gago Coutinho legou à Biblioteca Central da Marinha e dos quais tenho lido alguns, destaco um que foi escrito em 1849 pelo comandante da galera "Tejo" que naufragou nas trágicas circunstâncias que vamos descrever. O autor identifica-se pelas iniciais B.R.C., a seguir às quais Gago Coutinho anotou a lápis: Boaventura Romero Curran.

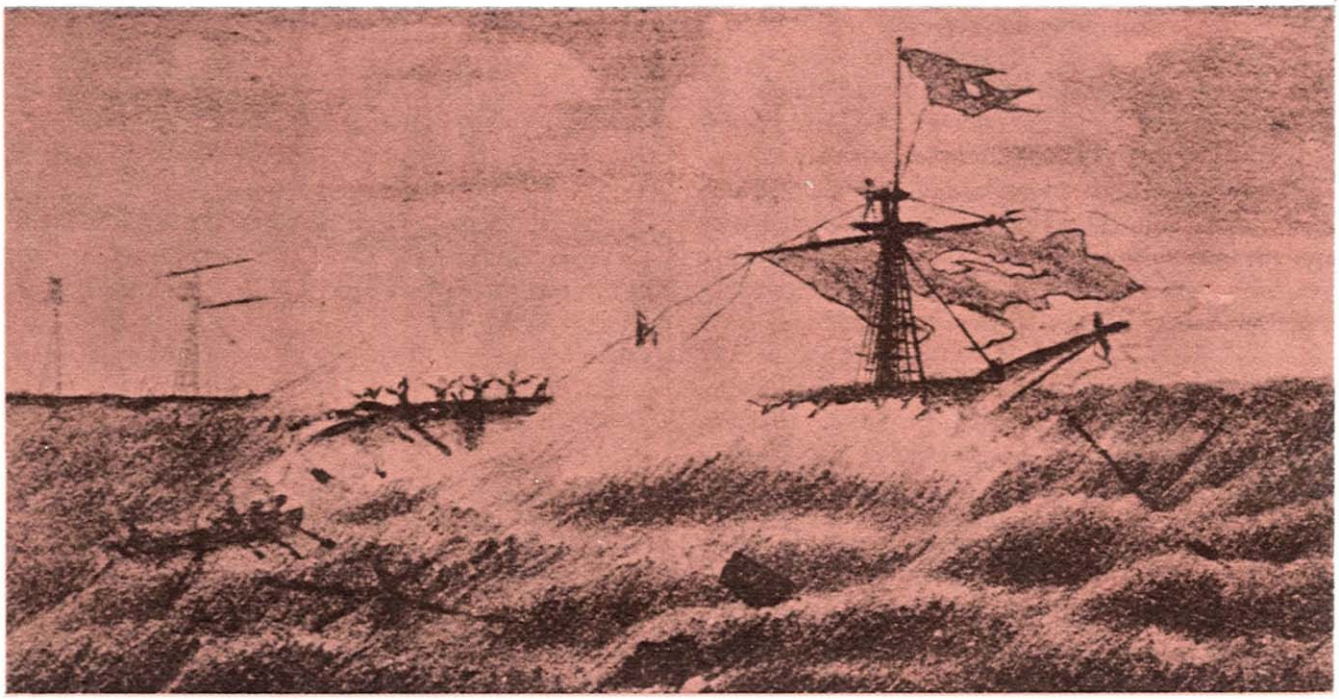
O livro tem duas partes distintas: a primeira, escrita em verso, sobre o naufrágio propriamente dito; a segunda, em prosa, relatando o que aconteceu aos poucos que dele sobreviveram.

Começa assim:

Era bonita e veleira
A Galera — Tejo — se chamava,
Armada com dezoito peças
Eu a comandava

O resto, vou descrevê-lo em prosa, por me parecer mais acessível ao leitor, além de roubar menos espaço à Revista.

No ano de 1809, encontrava-se a galera portuguesa "Tejo" ancorada ao largo de Baltimore, nos Estados Unidos da América, completamente carregada de farinha destinada a abastecer os exércitos aliados anglo-lusos. O tempo estava frio, caindo neve em abundância e, fora



O naufrágio da galera "Tejo", segundo gravura do livro referido no texto.

do porto, o mar era grosso e o vento forte e ameaçador. A tripulação, embora reduzida em número, era suficiente para as rudes manobras da vela e bem treinada nas lides do mar. Reinava a boa harmonia entre todos e havia confiança mútua entre o comando e a guarnição.

O navio suspendeu, com destino a Lisboa, às 08.00 horas do dia 18 de Novembro do ano já citado. Antes da largada havia disparado um tiro de salva para anunciar a partida, como era uso na época.

De terra muitos lenços se agitavam dizendo adeus aos que partiam, num gesto de amizade e saudade que era correspondido de bordo.

O comandante mandou caçar gáveas, começando a bordejar com estas e com os papa-figos, a descer o rio Chesapeake, à velocidade de 6/7 nós. O vento soprava de Nordeste, dando sinais de querer virar ao Noroeste. O céu apresentava-se triste e carrancudo. Só o navio era lindo e imponente naquela manhã feia e triste! Já ao largo, aperceberam-se de que o corsário francês "Leoa" tentava segui-los com intuitos de pilhagem, mas em breve se perderam de vista.

Até ao dia 21 navegaram debaixo de aguaceiros, alternando com neve e geada, ao mesmo tempo que o mar ia engrossando. Pelas 16.00 horas desse dia o temporal era já muito violento e, pelas 22.00, o comandante decidiu mandar arriar os mastaréus de joanete.

O pessoal ia encharcado e já sem roupas secas para mudar.

No dia 22, uma quarta-feira, os ventos eram ciclónicos, pelo que foram aprontadas peias, contra-braços e defensas, mas a partir da meia-noite o tempo amainou ligeiramente.

No dia 23 de manhã marearam-se as gáveas, passando-se a navegar com estas e o traquete. O vento mantinha-se de Noroeste, tendo o navio passado ao largo do cabo Henrique, na Maryland.

Porém, a refrega voltou, tendo sido metidos dentro cutelos e varredoiras e ferrados joanetes. A vela grande foi também ferrada e a gata metida dentro. Pela estima, visto não ter sido possível observar o Sol, tinham andado 30 léguas para Leste.

Veio a sexta-feira, dia aziago para estes navegantes, com o mar encapelado rebentando no convés com tal violência que parecia querer engolir o navio.

As gáveas foram colocadas nos terceiros rizes e metidos dentro os quatro velachos. A rabeca e estai de proa mantinham o navio à capa no Sueste mas, uma hora passada, esta foi arrebatada pelo vento, passando o navio a correr com o tempo.

As 04.00 horas, um furioso tufão fez sossobrar o navio até às escotilhas, não querendo arribar. Do traquete ficou a tralha, tendo sido o pano arrancado com violência. Colocou-se um encerado na enxárcia, tentando que o navio arribasse e o mastro da gata foi picado, mas o navio não endireitou. Picou-se depois o mastro grande e, quando ele caiu ao mar, sentiu-se o navio aliviado.

Dez pés de água no porão!, gritaram lá de baixo, numa voz angustiada. As duas bombas de esgoto não paravam... *Estamos perdidos!*, diziam alguns.

O comandante tentava dar ânimo aos seus homens: *Não esmoreçam, marinheiros. Tenham fé na Senhora da Conceição, que ela nos pode valer.*

O mastro grande voltou ao navio, destruindo as duas bombas de esgoto. O pessoal, desesperado, tentava esgotar a água com baldes e celhas...

O mar levou as escotilhas e as cinco embarcações que havia a bordo.

O navio começou a aluir. Tudo parecia perdido.

O piloto e o contramestre, estando juntos ao catavento, a dado momento apontaram pistolas ao peito um do outro, preferindo morrer de um tiro do que afogados! Vendo a cena, o comandante bradou: *Que fazeis?*

Quereis ser assassinos de vós próprios? Tende fé, que havemos de salvar-nos! E de seguida, arrancou-lhes as pistolas das mãos trémulas, lançando-as ao mar.
Quis depois trepar para o cesto da gávea donde dominaria melhor a situação, mas foi impedido de o fazer por alguns companheiros de infortúnio. Conseguiu, no entanto, subir as enxárcias e, agarrado com unhas e dentes, aguentou três golpes de mar que só por milagre o não arrebataram. Depois, subiu para a gávea. As forças faltavam-lhe. A vontade de viver começava também a abandoná-lo. Havia gritos de amargura pelo navio. Era a fome, a sede, o frio, os cabelos hirtos e desgrenhados, os olhos envinagrados, os corpos sem força... Era uma tripulação de valentes, transformados em farrapos humanos!
A dado momento, o comandante, lá de cima, viu nove dos seus marinheiros, moribundos, no convés, agarrados uns aos outros e expostos ao furor do mar. E ordenou: *Sejam cristãos, quem puder lance esses homens ao mar para acabar com o seu sofrimento.* E assim foi feito.
A noite nunca mais tinha fim!
E veio o dia. O mar estava cheio de destroços. A situação era cada vez pior.
A noite voltou outra vez. O frio *queimava* como brasa! O peito apertava-se-lhes e a sede fazia arder-lhes as entranhas.
As 08.00 horas avistaram uma embarcação, e nasceu a esperança de salvação. Era outra galera que se aproximou da "Tejo", pairou no local, mas vendo a impossibilidade de prestar socorros seguiu o seu caminho.
Da galera portuguesa desabafavam: *Que gente é aquela, que nos abandona à morte?! Devem ser demónios ou mostrengos... Que Deus nos perdoe o ódio que sentimos... Aquilo não é um navio, é a negaça do diabo...*

Pouco tempo depois avistaram, a grande distância, outro navio navegando para Leste.
Entretanto, o comandante, sentindo-se exausto e adormecido com tanto sofrimento, amarrou-se com um cabo ao corrimão do cesto da gávea, para não cair ao mar.
Semi-inconsciente, ouviu um grito: *Oh da gávea! Embarcação direita a nós pela amura de bombordo!*
Confusos e cheios de alegria, todos gritaram: *Isto é obra da Virgem Maria!*
Eram sete horas da manhã do dia seguinte, e da escuna salvadora o comandante dizia pelo megafone: *Conservem o ânimo e coragem, breve os socorrerei!*
O tempo estava melhor, mas o mar continuava de enormes vagalhões.
A escuna lançou ao mar uma lancha, com grande dificuldade e perigo, a qual se aproximou da "Tejo", com dois homens gingando.
As mãos e os pés falhavam ao comandante para abandonar a gávea. Valeu-se dos dentes e dos cotovelos para chegar ao convés.
Da lancha perguntaram: *Aonde está o comandante? Ainda é vivo ou está morto? Se está vivo, que salte em primeiro lugar, porque da restante equipagem trataremos também depois.*
Mas o comandante gritou: *Não. Não consinto isso. Salvem-se todos primeiro, ainda que eu cuide de morrer!*
E só depois de todos embarcados, e à força, conseguiram embarcá-lo.
Foram catorze os que se salvaram (e não se esqueceram de salvar também o cão do navio, o "Junó").
A escuna salvadora era americana e chamava-se "Jane of New York".
Quanto à galera "Tejo", uma vez abandonada, não tardou a ir para o fundo...
O comandante acaba assim a primeira parte do livro:

Fenece da "Tejo" a infausta história
Tal como ela fora acontecida
À Virgem Sagrada pertence a glória,
De viver quem esperava não ter vida.

A suma bondade e misericórdia,
Da Mãe de Jesus, compadecida
Pronta socorre a qualquer gente,
Que do poder do Filho seja crente.

Quanto à segunda parte, relata que no dia 13 de Dezembro de 1809, desembarcaram os náufragos e os seus salvadores na baía Jeany Rabel, próximo do cabo de S. Nicolau, na ilha de S. Domingos, onde foram recebidos com certa hostilidade pelos nativos, de raça negra, que chegaram a apontar-lhes armas. Feitas as pazes, mitigaram a fome e a sede, pois que os recursos a bordo da escuna eram demasiadamente escassos, mormente a água potável.
A escuna, logo que houve oportunidade, retirou da ilha.
O comandante passou a ser principescamente tratado pelas autoridades civis e militares que pretendiam a sua permanência na ilha. Chegaram a convidá-lo para comandar um belo navio que estava no estaleiro, em Baltimore, em vias de entrega.
Ali esteve até ao dia 30 de Dezembro de 1809, data em que seguiu para Baltimore, a bordo do brigue "Hybernia", cujo comandante era um seu velho e dedicado amigo.

Eis um episódio mais, dos muitos vividos pelos nossos gloriosos antepassados, heróis do mar.

José Agostinho de Sousa Mendes
Cap.-m.-g.

Filatelia

LUBRAPEX 80

Quando o presente número da nossa Revista sair para a rua, estaremos a pucos dias da abertura da LUBRAPEX 80, grande festa da filatelia luso-brasileira que, pela primeira vez, se realiza em Lisboa, mais exactamente na Biblioteca Nacional, entre 18 e 26 de Outubro corrente. Os cuidados e esforços postos em prática pela organização para que ela atinja o maior nível, levam-nos a acreditar que tal acontecerá, e, por isso, ficará a marcar posição de relevo dentro das suas antecessoras.

Como já aqui informámos, no dia da abertura será posta em circulação uma série portuguesa de quatro selos que terão como motivos "Barcos do Tejo dos séculos XVI a XX", e uma outra, esta brasileira, também com quatro selos, apresentada simultaneamente no Brasil, representando espécies da fauna desse país, concretamente papagaios.

Tudo se conjuga, portanto, para que a LUBRAPEX 80 seja, efectivamente, um acontecimento a exigir a visita dos coleccionadores e não coleccionadores de selos postais, o que desejamos aconteça.

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Em 17 de Setembro, entrou em circulação uma série de selos alusivos à realização da Conferência Mundial de Turismo, selos que não reproduzimos hoje por estarmos a preparar este apontamento com bastante antecedência.

Não queremos deixar de referir o elevado valor facial da série (81$00) e também o facto de, simultaneamente, terem sido emitidas nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, séries focando o mesmo acontecimento, com o valor de 51$00. As três séries totalizam 183$00 o que, francamente, nos parece caro, tendo em consideração que cada série, em nosso entender, só ficará completa com o respectivo sobrescrito comemorativo do 1.º dia de circulação.

Bem sabemos que se vive em época de inflação, a que naturalmente os filatelistas não podem ficar alheios, assim como julgamos saber que a filatelia, como passatempo, é dispensável.

Porém, temos conhecimento que os selos postais podem ser uma grande fonte de divisas, aliás aproveitada em muitos países que não desconhecem as suas potencialidades formativa, informativa e pedagógica.

Por isso, é de estranhar que por cá, onde tanto se fala de formação cultural e da necessidade de a incrementar, só raramente se sirvam dos selos com tal finalidade. Até parece que se procura causas que desmotivam o seu coleccionamento. Filatelistas perguntam-se como será possível, dentro desta situação, coleccionar selos portugueses.

Sinceramente, não sabemos o que responder. Talvez por nos sentirmos confusos e desanimados com o actual panorama.

CAMPEONATO MUNDIAL DE FUTEBOL

O chamado desporto-rei vai estar em grande movimentação, em 1982, na vizinha Espanha, dado que ali se vai realizar o Campeonato do Mundo de Futebol.

Como é habitual em idênticas ocasiões, muitos selos referindo o acontecimento serão emitidos por esse mundo fora, os primeiros dos quais, muito logicamente, já foram postos em circulação no país organizador.

Talvez não fosse mal pensado que em Portugal se emitissem selos comemorativos do acontecimento, não apenas por nunca termos abordado o tema, mas por pensarmos que a grandiosidade do facto, a sua projecção internacional e ainda a proximidade da sua realização, o justificaria.

G. Brandão
2.º-ten. SG

Navio-Escol
uma histór

TRÊS FASES DE UMA VIDA

A velha "Sagres", transformada em navio-depósito "Santo André", há-de merecer letra de forma nesta Revista, pois assim o exige a epopeia da sua já longínqua mas tão honrosa existência. Hoje ocupar-me-ei daquela que lhe seguiu as rotas, qual fénix renascida, a nova "Sagres".

Construída nos estaleiros Blohm & Voss de Hamburgo, em 1937, foi integrada na Marinha de Guerra alemã com o nome "Albert Leo Schlageter", em homenagem ao estudante do mesmo nome, fuzilado pelos franceses na resistência do Sarre.

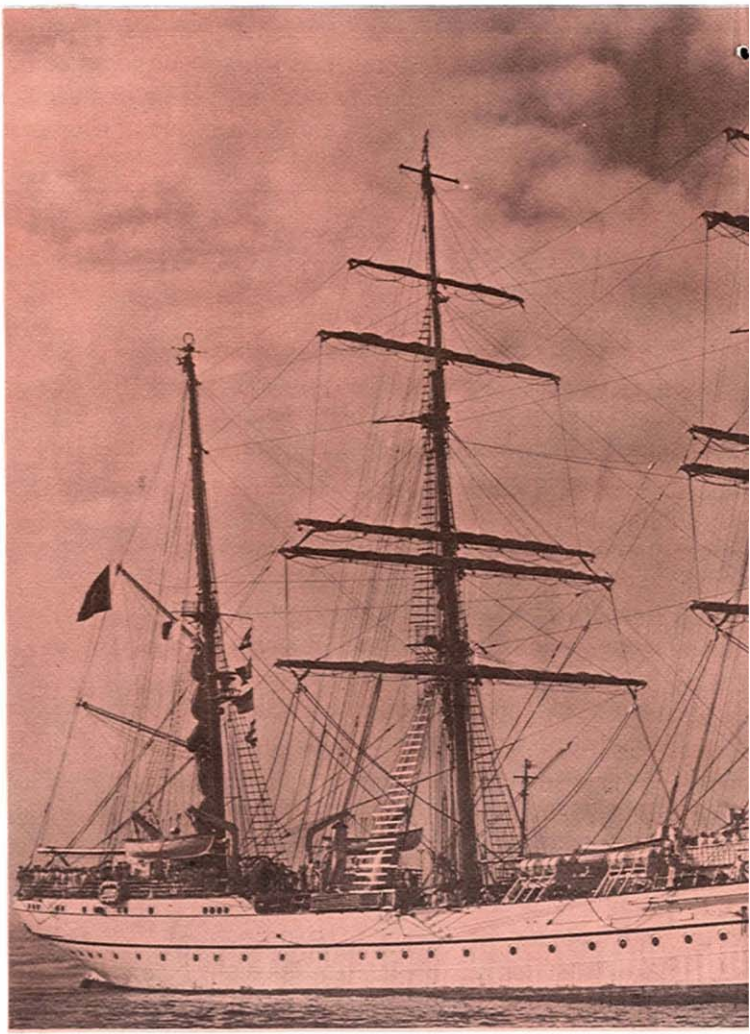
O seu primeiro comandante foi o capitão-de-fragata Roge, celebrizado durante a última Guerra Mundial no comando do corsário "Atlantis". Sob a bandeira alemã, o navio quase não saiu do Báltico, à excepção de duas viagens oceânicas, em 1938 e 1939, respectivamente a Trinidad e à Venezuela, sendo, durante a guerra, utilizado em transporte de refugiados até à data em que, fustigado por violento temporal, bateu numa mina que lhe causou grossas avarias e dezassete mortos.

No final da guerra, em 1945, foi capturado por uma força americana no porto de Bremerhaven e, posteriormente, cedido ao Brasil, pelo valor simbólico de cinco mil dólares; após reparação no Arsenal do Rio de Janeiro, foi incorporado na Armada brasileira, a 27 de Outubro de 1948, com o nome de N. E. "Guanabara". Foi seu primeiro comandante o capitão-de-fragata Suzano, o qual, como almirante, veio a ser ministro da Marinha. Mais doze oficiais completaram a lista de comandantes sob a bandeira brasileira até que, após negociações, o navio foi vendido a Portugal pelo preço de cento e cinquenta mil dólares. A 23 de Junho de 1962, sob o comando do capitão-tenente Silva Horta, o navio chegava a Lisboa. Era para ficar e ser, de novo, baptizado.

Desta vez o seu nome seria "Sagres", sua madrinha a Marinha de Guerra portuguesa, seu berço, o Tejo, sua sina, o mar.

Já lá vão dezoito anos nas mãos do seu novo senhor, dezoito anos que a fazem esquecer as agruras da vida passada. Velha de quarenta e três anos, ela apresenta-se, maquilhagem após maquilhagem, como verdadeira menina e moça no auge da Primavera.

Navios seus irmãos, gémeos de nascimento, andam por aqui e além, espalhados por esse mundo, todos eles bem



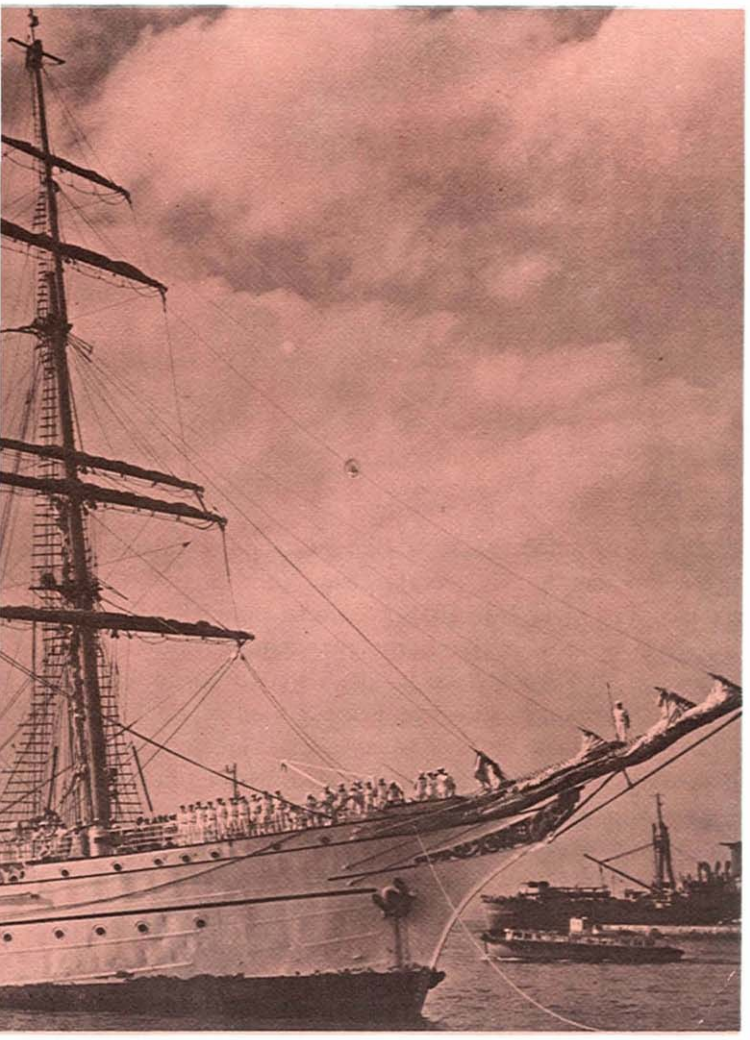
Quando a "Sagres" saiu pela primeira vez do Brasil para Portugal.

conhecidos e nas mãos de grandes senhores. Um deles, o "Eagle", pertence à Academia da Guarda Costeira dos Estados Unidos, outro, o "Tovaritch", à Armada soviética, o "Gorch Foch" à Marinha alemã e o "Mircea" à Armada romena.

Já se têm encontrado uma vez por outra, embora raramente. Há tempos, em 1976, juntaram-se numa grande festa realizada em New York para celebrar o segundo centenário dos Estados Unidos. Ainda me recordo.

A "Sagres", ufana e vaidosa, deslizava pelas águas do Hudson toda senhora de si. Tinha a certeza de ser vedeta.

a "Sagres": a sem par



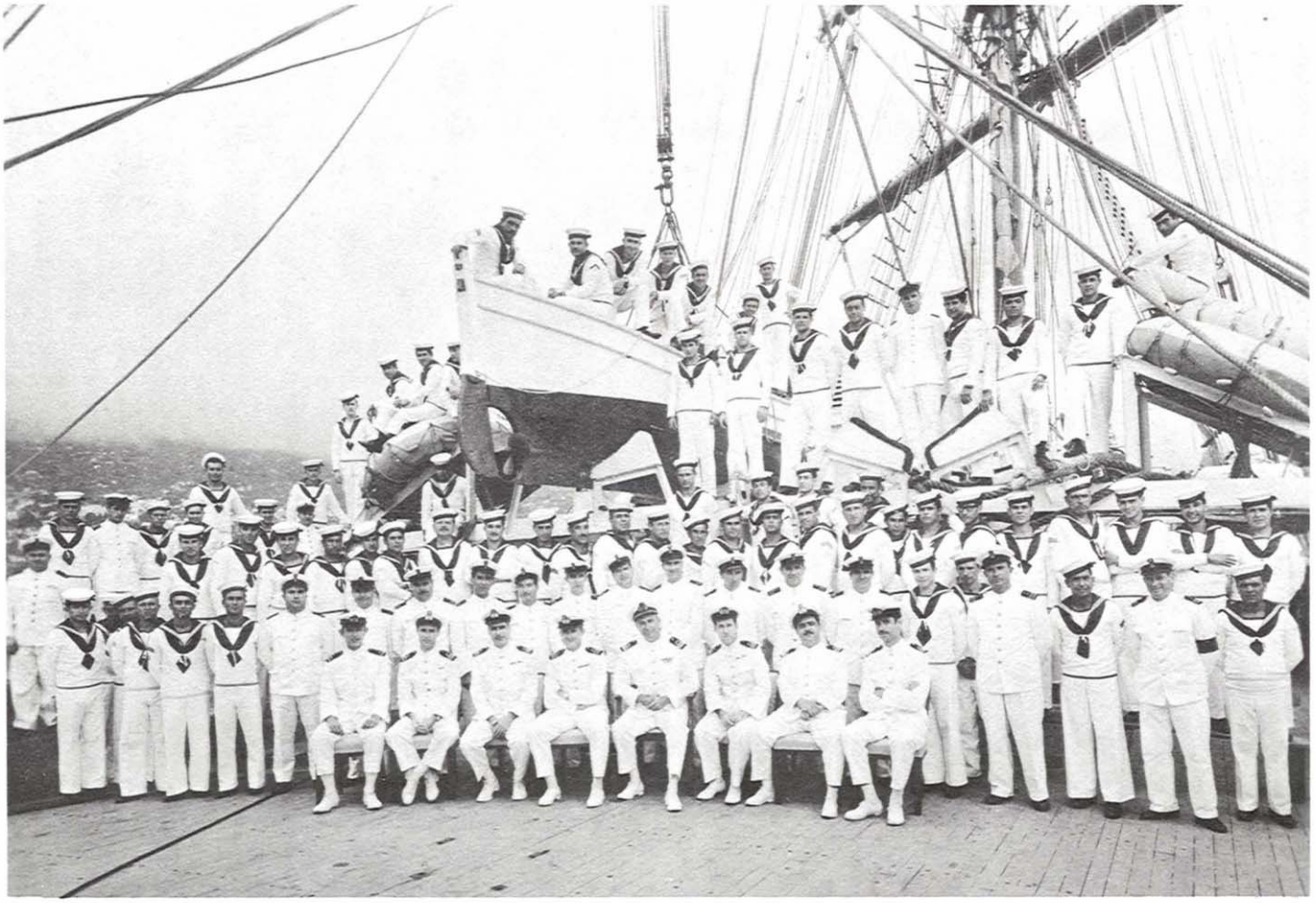
Fazia gala disso. E quanto mais convicta, mais parecia avivar o rubro da sua Cruz, o branco do seu costado, o amarelo dos seus metais.

CARACTERÍSTICAS DA "SAGRES"

São as seguintes, as suas principais características:
Deslocamento: 1725 toneladas (standard) — 1869 toneladas (máximo).
Dimensões: 89,5 metros de comprimento, 12 m de boca, 5,5 m de calado, 45,1 m a altura do mastro grande.
Propulsão: à vela, armação em barca (superfície vélica, 1935 m^2); mecânica: motor Diesel de 750 CV (velocidade, 9 nós/hora).
Armamento: duas peças de 47 mm (salvas).
Equipamento: radares de navegação, sonda, odómetro, etc.
Guarnição: 10 oficiais, 19 sargentos e 134 praças e alunos em instrução.

COMANDOS E MISSÕES

Foram comandantes da "Sagres", sucessivamente, os seguintes oficiais: capitão-tenente Henrique Afonso da Silva Horta, capitão-de-mar-e-guerra Daniel Farrajota Rocheta, capitães-de-fragata Ferreira da Costa, Serradas Duarte, novamente Ferreira da Costa, Miranda Gomes, Martins e Silva e Engrácio Lopes Cavalheiro.
Das suas variadas missões, citamos:
Em 1962, viagem de instrução de cadetes do curso "Luís de Camões", de 8 de Outubro a 20 de Dezembro: Lisboa, Funchal, S. Vicente, Bissau, S. Vicente, Funchal, Lisboa.
Em 1963, viagem com o curso "Luís de Camões", de 1 a 19 de Maio: Lisboa, Praia da Rocha, Funchal, Lisboa. De 6 de Junho a 12 de Julho, viagem ao norte da Europa, para tomar parte na semana de Kiel: Lisboa, St. Malo, Kiel, Lisboa. De 25 de Agosto a 12 de Dezembro, viagem do curso "Nuno Tristão": Lisboa, Leixões, Sesimbra, Praia da Rocha, Lisboa, Ponta Delgada, Angra do Heroísmo, Horta, S. Vicente, Praia, Santa Maria (Sal), S. Vicente, Funchal, Lisboa.
Em 1964, viagem do curso "Oliveira e Carmo", de 4 de Maio a 30 de Agosto: Lisboa, Sesimbra, Lisboa, Funchal, Porto Santo, Lisboa, Bermudas, New York, New London, Providence, Bristol, New Bedford, Santa Cruz (Flores), Ponta Delgada, Sesimbra, Lisboa.
Em 1965, viagem do curso "M. Corte Real", de 1 de Maio a 31 de Agosto: Lisboa, Funchal, S. Vicente, Rio de Janeiro, Santos, Baía, Recife, S. Vicente, Santa Cruz (Flores), Horta, Ponta Delgada, Leixões, Lisboa.
Em 1966, viagem do curso "Hermenegildo Capelo", de 6 de Setembro a 21 de Dezembro: Lisboa, S. Vicente, Luanda, Lobito, S. Vicente, Funchal, Porto Santo, Sesimbra, Lisboa.
Em 1967, viagem do curso "Mem de Sá", de 3 de Maio a 14 de Agosto: Lisboa, Funchal, Portsmouth, New York, Newark, Boston, Fall River, Bristol, New Bedford, Santa



A primeira guarnição da "Sagres" sob bandeira portuguesa.

Cruz (Flores), Horta, Angra do Heroísmo, Ponta Delgada, Lisboa.

Em 1968, viagem do curso "Martin Moniz", de 2 de Setembro a 21 de Dezembro: Lisboa, S. Vicente, Praia, Luanda, Lobito, Moçâmedes, S. Vicente, Funchal, Sesimbra, Lisboa.

Em 1969, viagem do curso "Diogo Gomes", de 2 de Junho a 31 de Agosto: Lisboa, S. Vicente, Rio de Janeiro, Santos, S. Vicente, Lisboa.

Em 1970, viagem do curso "D. Manuel I", de 29 de Maio a 27 de Agosto: Lisboa, St. Malo, Porto Santo, Funchal, Lisboa, Plymouth, Tenerife, Praia da Rocha, Lisboa.

Em 1971, viagem do curso "Almirante Afonso Cerqueira" e do curso "Almirante Baptista de Andrade", de 7 de Junho a 31 de Agosto: Lisboa, S. Vicente, Rio de Janeiro, Salvador, S. Vicente, Praia da Rocha, Lisboa.

Em 1972, viagem do curso "Almirante Campos Rodrigues", de 5 de Junho a 24 de Agosto: Lisboa, Funchal, Bermudas, New York, Bristol, Fall River, New Bedford, Boston, Ponta Delgada, Lisboa.

Em 1973, viagem do curso "Comandante Sacadura Cabral", de 18 de Junho a 31 de Agosto: Lisboa, Vigo, Havre, Hamburgo, Londres, Cowes, Funchal, Lisboa.

Em 1974, viagem do curso "Gago Coutinho", de 12 de Junho a 31 de Agosto: Lisboa, S. Vicente, Salvador, Rio de Janeiro, Salvador, S. Vicente, Funchal, Lisboa.

Em 1975, viagem do curso "Gonçalo Velho", de 14 de Junho a 6 de Outubro: Lisboa, Ponta Delgada, Brest, Amsterdão, Londres, Leninegrado, Havre, Lisboa.

Em 1976, viagem do curso "João de Lisboa", de 10 de Maio a 29 de Agosto: Lisboa, Santa Cruz e Los Cristianos (Tenerife), Bermudas, Newport, New York, Boston, Providence, Fall River, New Bedford, Horta, Funchal, Lisboa.

Em 1977, viagem a Hamburgo, no centenário dos estaleiros Blohm & Voss, de 20 de Março a 28 de Abril: Lisboa, Hamburgo, Leixões, Lisboa. Viagem do curso "Pêro da Covilhã", de 29 de Maio a 12 de Agosto: Lisboa, Roterdão, Kiel, Oslo, Ponta Delgada, Horta, Funchal, Lisboa. Cruzeiro FAOJ (Fundo de Apoio às Organizações Juvenis) e de jovens familiares de militares da Armada, de 27 de Agosto a 8 de Setembro: Lisboa, Porto Santo, Funchal, Lisboa. Cruzeiro de adaptação dos voluntários para os Cursos de Formação Técnica, de 12 de Setembro a 1 de Outubro: Lisboa, Sesimbra, Praia da Rocha, Lisboa.

Em 1978, viagem de circum-navegação e do curso "Afonso de Paiva", de 23 de Junho a 30 de Abril de 1979: Lisboa, Casablanca, Dakar, Port-of-Spain, La Guaira, Cartagena, Cristóbal, Acapulco, Ensenada, San Diego (interrupção da viagem do curso "Afonso de Paiva", que regressou de avião a Lisboa), San Francisco, Seatle, Victória, Vancouver, Honolulu, Tayeyama, Tóquio, Nagasaky, Macau, Hong-Kong, Malaca, Port Dickson, Colombo, Mormugão, Bombaim, Bandar-Raysut, Djibouti, Suez, Port Said, Marselha, Lisboa.

Em 1979, viagem do curso "Daniel Augusto da Silva", de 18 de Junho a 31 de Agosto: Lisboa, Tânger, Portimão, Leixões, Ponta Delgada, Horta, Lagos, Funchal, Las Palmas, Porto Santo, Lisboa.

Em 1980, viagem do curso "Carvalho Araújo", de 28 de

Abril a 12 de Agosto: Lisboa, Dakar, Salvador da Baía, Rio de Janeiro, Santos, Recife, S. Vicente, Funchal, Lisboa.

ANDE LÁ POR ONDE ANDAR, A LISBOA VEM PARAR

Desde há dezoito anos, sulcando os mais diversos mares, a "Sagres", de porto em porto, de Lisboa parte e a Lisboa regressa, como observámos no relato das suas missões. Assim aconteceu mais uma vez no Verão que agora termina. Largando a 28 de Abril, com a sua guarnição normal, rumou a Dakar, cujo porto conhecera, pela primeira vez, há dois anos. Bem recebida, à semelhança de embaixatriz acreditada, procurou com a sua presença reforçar os laços da já forte amizade luso-senegalesa. E, como quem cumpre programas diplomáticos, do Senegal se dirigiu a Terras de Santa Cruz.

Acarinhada em Salvador, à boa maneira baiana, com as graças de Orixalá e do Senhor do Bonfim, aí recebeu o curso "Carvalho Araújo" que, de avião, partiu de Lisboa ao seu encontro, após escalar Recife, Maceió e Aracajú. Em benefício do contingente recém chegado, a "Sagres", por diligências do seu comandante, conseguiu a benesse de mais um dia de permanência na Baía.

Frenesim, entusiasmo, curiosidade, movimento, foram a tónica da estadia na cidade de Tomé de Sousa, Salvador, a capital baiana que o foi também, e a primeira, de todo o Brasil.

Rica e pobre, velha e moderna, crente e feiticeira, cristã e macumba, desinibida e atávica, tudo isso é, tudo isso consubstancia a terra de Jorge Amado, a terra da moqueca e vatapá, do carurú e acarajé, do coco e dendê; a terra do candomblé e carnaval, dos balangandãs, dos bares e lanchonetes, do café e da pimenta, enfim, a terra brasileira dos contrastes.

Você já foi à Baía? Não. Então vá! Unica solução para sentir, palpar e viver. Só lá. A quem deixa a Baía, após visita relâmpago, resta-lhe apenas o emaranhado da imagem, do relance, do abrir e fechar de olhos, levando, contudo, uma visão de sonho e encanto.

A "Sagres" partiu com essa visão. Da Baía fez-se de novo ao mar, agora em direcção ao Rio de Janeiro, a cidade carioca, desta feita tornada cenário das comemorações Camoneanas cuja vasta programação incluía sessão solene no Real Gabinete Português de Leitura, inauguração, pelo Presidente da República do Brasil, de uma exposição numismática e bibliográfica, missa solene na igreja da Candelária, presidida pelo cardeal arcebispo do Rio e ainda, evocações de Camões na Perfeitura Municipal e na Academia de Ciências, onde foram oradores o ministro da Cultura do Brasil e o ministro português Pinto Balsemão. A tudo a "Sagres" assistiu, em tudo participou, a tudo esteve presente através de delegações de oficiais, cadetes e elementos da guarnição. E, não confinada apenas às comemorações faustosas do 4.º Centenário de Camões, a "Sagres" associou-se à Marinha do Brasil nos eventos de 11 de Julho, o Dia da Marinha brasileira, aniversário da batalha naval de Riachuelo, para homenagear os seus heróis e nesse dia, em especial, a figura do almirante Barroso.

Homenagem a Camões no Rio de Janeiro.

Enfim, a "Sagres" enlaçou-se ainda com a Comunidade Lusíada em alegre confraternização, em palpitante amizade, em abraço fraternal que une, anima, aquece e irmana.

Ao cais da Praça Mauá, no centro da velha cidade carioca, onde a "Sagres" atracara, acorreram portugueses a matar saudades. Sim, que a "Sagres" era ali um rincão de Portugal, uma presença da mãe Pátria. Só que, e eis o reverso da medalha, a "Sagres" não matou saudades.

Trouxe saudades, partiu com saudades. Saudades dessa gente, saudades dessa terra, dessa cidade maravilhosa que é o Rio de Janeiro.

Foi pela tarde, a hora da largada. O crepúsculo deu uma luz coada à baía da Guanabara. Suavemente, a "Sagres" deslizou de gurupés apontado a Santos. Atrás, a silhueta única, incomparável e imorredoura duma cidade desenhada no firmamento.

Bem ao alto, o Cristo do Corcovado, o Pico da Tijuca, o Monte da Gávea; mais baixo e próximo, o Pão de Açúcar e o Morro da Glória; na orla circundante, o Flamengo, o Botafogo, Copacabana, Ipanema, Leblon, Barra e as areias do mar. E, nessa silhueta, um amálgama de recordações.

Recordações que só aquela terra imprime. Recordações amassadas num movimento de samba, num ritmo de carnaval, num acre de caipirinha, num picante malagueta e num sorriso do cais. *Tudo bem, tudo jóia:* um som que aviva as recordações, uma voz que outra *gente* não tem. Sonho? Realidade? Nada disso. Apenas saudade de uma visão passada que devia ser sempre presente.

Mas a "Sagres" partiu. E agora é Santos, a hospitaleira e franca como lhe chamam, a cidade-porto da América do Sul, *week-end* de S. Paulo, o paraíso encantado, na opinião dos santistas. Também ali se celebrou Camões, perpetuado num monumento, também ali aconteceu Portugal no abraço de tanta gente, também ali a saudade de quem fica e de quem parte.

Bem dura, porém, é a vida do mar. E ingrata e traiçoeira, por vezes. Há quem inveje a vida do marinheiro só porque ele visita muitas terras, atraca em muitos portos, conhece outros ambientes. Sem dúvida, isso é verdade. Mas bem o amarga, bem lhe sai do pêlo, como sói dizer-se. Noites e noites no mar, dias e dias sem conta, tempos in-

Confraternização de oficiais, cadetes, sargentos e praças, na recente viagem ao Brasil.

terminàveis de vigia, de luta, de dúvida, de trabalho insano, de tempestades, que até surgem quando menos se espera.

Foi o caso da tirada Rio de Janeiro/Santos. Duas noites e um dia era o tempo planeado para essa etapa. Bem pequena, mesmo a mais pequena que se fez. E, mesmo assim, a tempestade surgiu. Ventos fortes, ventos contrários, mar encapelado e eis o imprevisto.

Mais um dia e uma noite em luta com o mar. Não são recebidas comunicações em Santos e a "Sagres", não chegando na data prevista, foi dada como perdida. Os órgãos da comunicação social, tanto a carioca como a de Santos e S. Paulo, referem-se ao assunto. Lisboa tem conhecimento do facto e relata-o nos seus jornais. Famílias perplexas e aflitas telegrafam de urgência para o Brasil, informando-se dos seus marinheiros. Felizmente, nada de trágico, nada de triste a lamentar. Contudo, uma coisa foi certa, lutou-se com o mar, passou-se um mau bocado, viveu-se um duro momento. Porém, alguém se mostrou calmo e sereno, frio e confiante, foi o marujo da "Sagres". Habituado à vida dura de cada dia, ao seu quotidiano da faina, tantas vezes atormentada e cheia de contratempos, já nem se dá conta dos perigos maiores que frequentemente o espreitam.

Por isso, a "Sagres" e a sua gente, fez-se de novo ao mar. Depois, um longo caminhar, uma longa tirada no oceano até atingir Recife. *Viva o Recife,* lê-se num folheto

Cadetes do curso "Carvalho Araújo" que participaram na viagem de instrução de 1980.

publicado pela Prefeitura da cidade, espécie de guia turístico que, à chegada, veio cair às nossas mãos.

Pois viva, viva o Estado de Pernambuco! Viva Olinda, também chamada *A Nova Lusitânia,* matriz da civilização portuguesa no Nordeste brasileiro. Viva Igarassu e sua história. Viva Itamaracá, sede da primeira capitania do Brasil. Viva Jaboatão e o Parque de Guararapes. Viva Nova Jerusalém, o maior teatro ao ar livre do mundo. Viva Xangô e Oxassi. Viva tudo. Viva o Recife com as pitangas e pitongas, a manga e o tamarindo, o cajú e o cajá, o umbu e a graviola, os pitús e as tapiocas. Viva o frevo e a ciranda. Vivam zabumbas e ganzás. Viva a Veneza brasileira, que é o Recife. Viva, sim, que bem merece!

E ao lançar-lhe um viva, a "Sagres" disse adeus. E no cais também houve vivas. Vivas imperceptíveis, pois sufocados de lágrimas. Vivas em uníssono com tantos que vinham de Salvador, do Rio e de Santos naquela hora da partida. Sim. Viva o vinho do Porto. Viva a sardinhada e o bacalhau à Brás. Vivam os pastéis de nata e os rissóis de camarão. Viva o vinho tinto e o marujo português. Viva a "Sagres". Viva Portugal.

Ao longe, muito ao longe, ficava a ilha de S. Vicente e a sua cidade, o .Mindelo. Mais longe ainda, a pérola do Atlântico, a ilha da Madeira.

E entre o *samba* e a *coladeira,* entre a *morna* e o *bailinho* há muito, muito mar.

Mas é assim, cruzando oceanos, rasgando mares, forjando marinheiros, enlaçando povos, unindo terras que a "Sagres" é "Sagres".

E Lisboa ... o berço onde ela vem parar.

Delmar Barreiros
Capelão graduado em cap.-ten.

Desporto

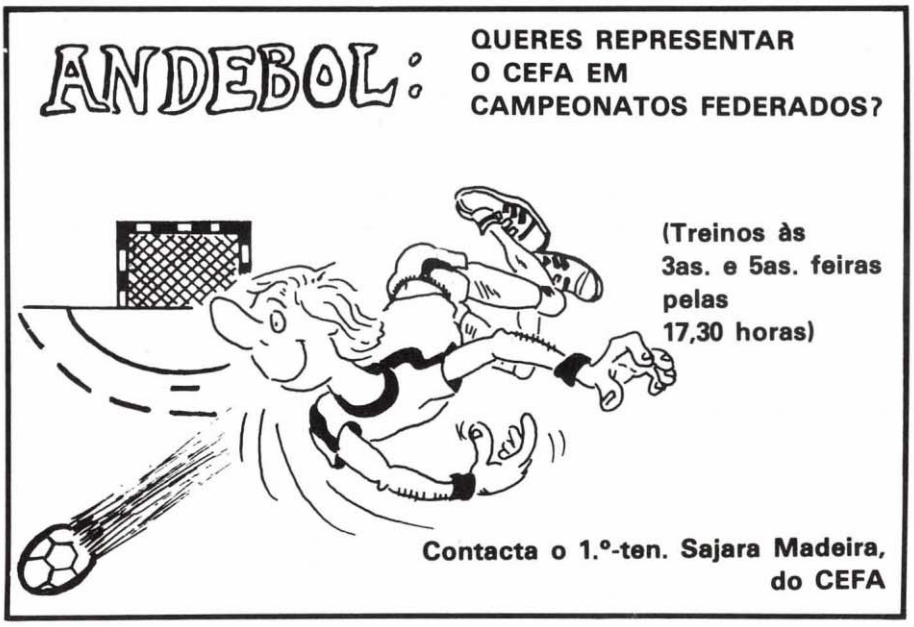
TROFÉU DIA DA MARINHA

Durante as festividades do Dia da Marinha, o Centro de Educação Física da Armada (CEFA) fez disputar provas de atletismo, natação e tiro para atribuição do troféu em epígrafe, que tiveram a participação de 150 atletas de 16 unidades ou serviços.

Em atlestismo, correu-se a estafeta Margem Norte/Margem Sul do Tejo, com partida de frente do Edifício da Marinha, em Lisboa, e chegada ao parque de jogos da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, numa distância de cerca de 12 500 metros. A prova foi ganha pela equipa A da Força de Fuzileiros do Continente (FFC), composta pelos mar. FZM Pedras, mar. FZ Leal, mar. FZM Pimenta e mar. FZ Correia; as equipas do Grupo n.º 1 de Escolas da Armada (G1EA) e da FFC (B) classificaram-se respectivamente nos 2.º e 3.º lugares. Em natação, o funcionário Carlos Serra, do Arsenal do Alfeite (AA), foi o mais rápido na travessia da baía do Alfeite; nos lugares imediatos classificaram-se o gr. CM Dias, do G1EA, e José Portela, do AA.

A prova de tiro de pistola de guerra (precisão) foi ganha pelo 2.º-ten. Fidalgo de Oliveira, do draga-minas "Rosário", seguido do 1.º-ten. Ferreira de Oliveira, da fragata "Alm. Gago Coutinho", e do 1.º-sarg. FZ Sousa, da FFC.

O troféu Dia da Marinha foi conquistado pela Força de Fuzileiros do Continente, que totalizou 6 pontos; as equipas do CEFA (8 pontos) e do G1EA (11) classificaram-se nos lugares imediatos.



TORNEIO DA ARMADA DE ANDEBOL DE 7

Só com equipas representativas de unidades ou serviços da Zona Centro, terminou recentemente a disputa do torneio em epígrafe.

Foi vencedora a equipa do Grupo n.º 1 de Escolas da Armada, que somou 13 pontos, seguida das da Base Naval de Lisboa, Grupo n.º 2 de Escolas da Armada, Força de Fuzileiros do Continente, Selecção de Fragatas e Unidade de Apoio aos Organismos da Administração Central da Marinha (Edifício da Marinha).

(Colaboração do CEFA)

Numismática e Medalhística

Com base na obra de J. M. Folgosa, vamos continuar o nosso Dicionário dispensando atenção, neste número, às letras N, O e P.

NOTA — É a moeda principal de papel, convertível, numa circulação fiduciária, em ouro ou prata.

NOTA DE BANCO — Espécie de bilhete ao portador, emitido por um Estado por intermédio de um banco ou tesouro nacional e que é aceite como moeda nas transacções comerciais.

NOVA OU NOVINHA — Diz-se da moeda cujo estado de conservação é tão belo como ao sair dos cunhos.

NUMÁRIA — Numismática.

NUMERÁRIO — É a designação do valor económico da moeda, como sinónimo da expressão mais corrente: *dinheiro.*

NUMISMA — Significa moeda em latim, o que, sem embargo, se pode também dizer em português, geralmente por referência às moedas antigas.
Chama-se a atenção para que, em português, esta palavra é do género masculino: *um numisma* e não, como erradamente temos visto, *uma numisma.*

NUMISMATA — É aquele que se dedica à Numismática.

NUMISMÁTICA — É a ciência que estuda as moedas, classificando-as e descrevendo-as. A sua denominação provém de *numus* ou *numisma*; daí a formação de variados vocábulos com a mesma raiz e que outrora se usaram em Portugal para designar o estudo das *moedas antigas* (a que aliás, geralmente, chamavam medalhas), tais como *Numária, Numismalogia, Numismatografia, Numatologia,* consoante se tome o étimo latino ou grego. Todavia, o termo que o uso consagrou foi o de *Numismática,* talvez por maior simplificação morfológica.

NUMISMÁTICO — Numismata.

NUMISMÓGRAFO — Numismata.

NUMISMÓLOGO — Numismata.

NUMOFILÁCIO — Significa a colecção de moedas para o estudo ou regalo de quem a possui.

ÓBULO — Moeda grega de cobre.

ORLA — É a parte extrema da moeda, circularmente, em cada uma das suas faces. É pois, nesta parte da moeda (a orla), que geralmente são inscritas as legendas.

ORLADA — É a moeda a que, depois de cunhada, se lhe aplicou uma *nova orla,* como aconteceu no reinado de D. Pedro II às antigas moedas de prata de D. João IV e D. Afonso VI.

PATACÃO — Expressão popular outrora usada para designar as grandes moedas de cobre de dez reais.

PATACO — Moeda no valor de 40 réis. Todavia, a primeira moeda que se cunhou deste valor, era de prata e do tempo de D. João III, em 1550, mas a sua designação era, não de pataco, mas de dois vinténs: XXXX.

PÁTINA — É o verdete (óxido de cobre) que, pela humidade do ar, se forma nas moedas de cobre ou de bronze.

PECUNIA — De *pecus,* gado, que antigamente figurava como dinheiro, tal como hoje o significa também.

PECUNIA INSULANA — Dinheiro das Ilhas. Legenda em moedas de cobre de XX, V e III réis de D. José I, cunhadas para as ilhas dos Açores e Madeira.

PECUNIA MADEIRENSE — Dinheiro da Madeira. Legenda em moedas de cobre de XX, X e V réis de D. Maria II, cunhadas para correrem naquele arquipélago.

PILARTE — Nome dado a uma moeda de bolhão (liga de prata e cobre) do reinado de D. Fernando.

PROVA — Diz-se dos primeiros exemplares cunhados depois de aprovado determinado cunho monetário. Esses exemplares apresentam, por vezes, a palavra *Prova,* metida a punção.

PUNÇÃO — Peça de aço gravada em relevo com a qual se batem os cunhos das moedas e medalhas.

AFAC

Fortaleza de Sofala

Fortaleza de Sofala
Raiz de vulto sagrado,
Uma epopeia vivida
Por gigantes do passado.

As indomáveis marés
Lhe rendiam vassalagem ...
Tinha imponência real;
Diziam-no os das galés
Viver ali a coragem
Das gentes de Portugal.

Fortaleza de Sofala
Aureolada de fama,
Suprema história que embala
As aventuras do Gama.

De ti já tudo acabou
Só a Glória ficou
Como penhor da certeza;
De seres eternamente
Uma saudade presente
Da Epopeia Portuguesa.

Alberto Mourão
Mar. A RA

Reportagem

APOIO MILITAR AS POPULAÇÕES DOS AÇORES

No 2.º trimestre do ano em curso, no prosseguimento de tarefas de apoio cívico às populações da Região Autónoma dos Açores, os três ramos das Forças Armadas prestaram, entre outros, os seguintes serviços:

Por intermédio do Comando Naval dos Açores, corvetas ao serviço do arquipélago transportaram dez pessoas e dez toneladas de carga diversa; o navio-balizador "Schultz Xavier" prestou apoio técnico e logístico à farolagem de diversas ilhas, a LDG "Bombarda" e o navio-apoio "S. Gabriel" transportaram, de Lisboa para a Terceira, 159 toneladas de carga diversa e maquinaria destinada às obras de reconstrução nas ilhas afectadas pelo sismo de 1 de Janeiro.

Unidades da Zona Militar dos Açores cederam alojamentos, material de aquartelamento e forneceram transporte a grupos de estudantes e embaixadas desportivas de várias ilhas, além da cedência de sangue ao Hospital de Angra do Heroísmo e do fornecimento de transporte à população sinistrada da Terceira. Também, a banda do Quartel-General daquela Zona Militar fez várias actuações públicas.

No que se refere ao Comando Aéreo dos Açores, aviões da FAP efectuaram 133 missões de transporte geral, 44 de evacuação sanitária, 11 de reconhecimento marítimo e 5 de busca e salvamento, num total de 443 horas de voo. Foram, assim, transportadas 2928 pessoas e 37 834 kg de carga e assistidos 81 doentes.

(Colaboração do Comando-Chefe das Forças Armadas nos Açores)

O Presidente da República coloca no estandarte da "Jacinto Cândido" as insígnias da medalha de ouro de Serviços Distintos.

A "JACINTO CÂNDIDO" CONDECORADA

Por ocasião da sua visita aos Açores, em Julho passado, o Presidente da República, general Ramalho Eanes, condecorou a corveta "Jacinto Cândido" com a medalha de ouro de Serviços Distintos, devido à sua acção por ocasião do sismo que, no dia 1 de Janeiro deste ano, atingiu gravemente algumas ilhas daquela Região Autónoma.

A cerimónia da imposição da condecoração no estandarte da "Jacinto Cândido" decorreu aquando da visita do Presidente da República às instalações do Comando Naval dos Açores, em Ponta Delgada, em que era acompanhado pelo ministro da República no Arquipélago, vice-almirante Silva Horta, presidentes da Assembleia e do Governo Regionais, respectivamente drs. Álvaro Monjardino e Mota Amaral, conselheiro da Revolução, capitão-de-mar-e-guerra Almeida e Costa, além de outras altas individualidades civis e militares. Foram recebidos pelo comandante-chefe das Forças Armadas nos Açores e comandante naval, vice-almirante Gabor Patkoczy, comandante da Zona Militar da Região, brigadeiro Santos Teixeira, segundo-comandante naval dos Açores, capitão-de-mar-e-guerra Almeida Carvalho, comandantes de unidades militares da guarnição de Ponta Delgada, da P.S.P. e da Guarda Fiscal e o director da Pol Nato, além do comandante da "Jacinto Cândido", capitão-tenente Hipólito Caroço.

O que foi a acção da corveta "Jacinto Cândido" após o sismo de 1 de Janeiro, pode ser apreciado, sucintamente, no texto do diploma que concedeu a condecoração ao navio, o qual foi lido pelo chefe do Gabinete do CEMGFA, brigadeiro Aurélio Trindade:

Em 1 de Janeiro de 1980 foi o Arquipélago dos Açores assolado por violento e devastador sismo, que atingiu de forma particularmente violenta as ilhas Terceira, São Jorge e

Graciosa, provocando graves danos materiais, deixando sem abrigo nem haveres alguns milhares de pessoas e enlutando muitas famílias açorianas.
De entre as unidades militares que, pronta e abnegadamente, desencadearam imediatas acções de socorro às populações atingidas, destacou-se o NRP "Jacinto Cândido" pela dedicação e empenhado esforço de toda a sua guarnição em apoio aos sinistrados da ilha de São Jorge.
Tendo recebido ordens, imediatamente após a ocorrência do sismo, para aprontar e seguir para Angra do Heroísmo, fê-lo apenas em cerca de meia-hora, graças à abnegação e espírito de missão de toda a sua guarnição, sendo o primeiro meio exterior à ilha que ali chegou com socorros, e que garantiu, nas primeiras horas, as necessárias comunicações.
Seguindo para São Jorge ainda no mesmo dia, recolheu a bordo os feridos e desalojados de várias Fajãs que então estavam sem ligações terrestres, tendo prestado cuidados médicos e transportado muitas dezenas de pessoas. Nesta missão humanitária, manifestou toda a guarnição do navio, inesgotável espírito de sacrifício e solidariedade humana, suportando sem desfalecimento a adversidade do tempo e a dureza do esforço exigido.
Continuou a unidade, até 29 de Fevereiro de 1980, a sua eficaz e persistente acção de apoio a São Jorge, concretizada através de inúmeras missões de transporte de passageiros, de géneros de primeira necessidade e de material para a reconstrução ou para imediato auxílio aos desalojados, deste modo contribuindo de maneira benéfica, pela sua presença e pela sua exemplar actividade, para a manutenção do elevado moral das populações atingidas.
Considerando o notável esforço desenvolvido, o espírito de missão e de sacrifício, a excepcional resistência e sentido de abnegação de que deu sobejas provas a guarnição do NRP "Jacinto Cândido" no auxílio aos sinistrados da ilha de S. Jorge, quando do abalo sísmico de 1 de Janeiro de 1980:
Considerando o que dispõe os artigos 24.º e 68.º do Regulamento da Medalha Militar e das Medalhas Comemorativas das Forças Armadas, aprovado pelo Decreto n.º 566/71, de 20 de Dezembro;
O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 32.º do mesmo diploma, o seguinte:
Artigo único — O NRP "Jacinto Cândido" é condecorado com a medalha de ouro de Serviços Distintos.

Depois de impor as fitas e condecoração, o general Ramalho Eanes encerrou a cerimónia usando da palavra.

(Colaboração do CNA)

FISCALIZAÇÃO DA PESCA, REPRESSÃO DO CONTRABANDO E OUTRAS ACTIVIDADES DE UNIDADES NAVAIS DO CNC

Durante o mês de Julho último, navios do Comando Naval do Continente, ao serviço da fiscalização da pesca e na repressão do contrabando, procederam à identificação de diversas embarcações, vistoriando 115, de que resultou o apresamento de 23 (3 na Zona Centro e 20 na do Sul), das quais 11 arrastões espanhóis, por infracções à regulamentação das pescas.
Ainda no mesmo período, unidades navais dependentes daquele Comando, actuaram na fiscalização dos esquemas de separação de tráfego do Cabo da Roca/Cabo Raso/ /Berlengas; na assistência e reboque para Cascais do navio "Monte Betayo" que se encontrava em perigo perto das Berlengas; no auxílio à embarcação "Susana Maia", que se encontrava à deriva na posição 3501N-1038W; na assistência ao naufrágio da embarcação "Irmãos Camacos", que se tinha voltado na posição 4119N-0847W; no transporte de material diverso no trajecto Lisboa/Açores; na recolha de um cadáver na zona do Guincho; na protecção de

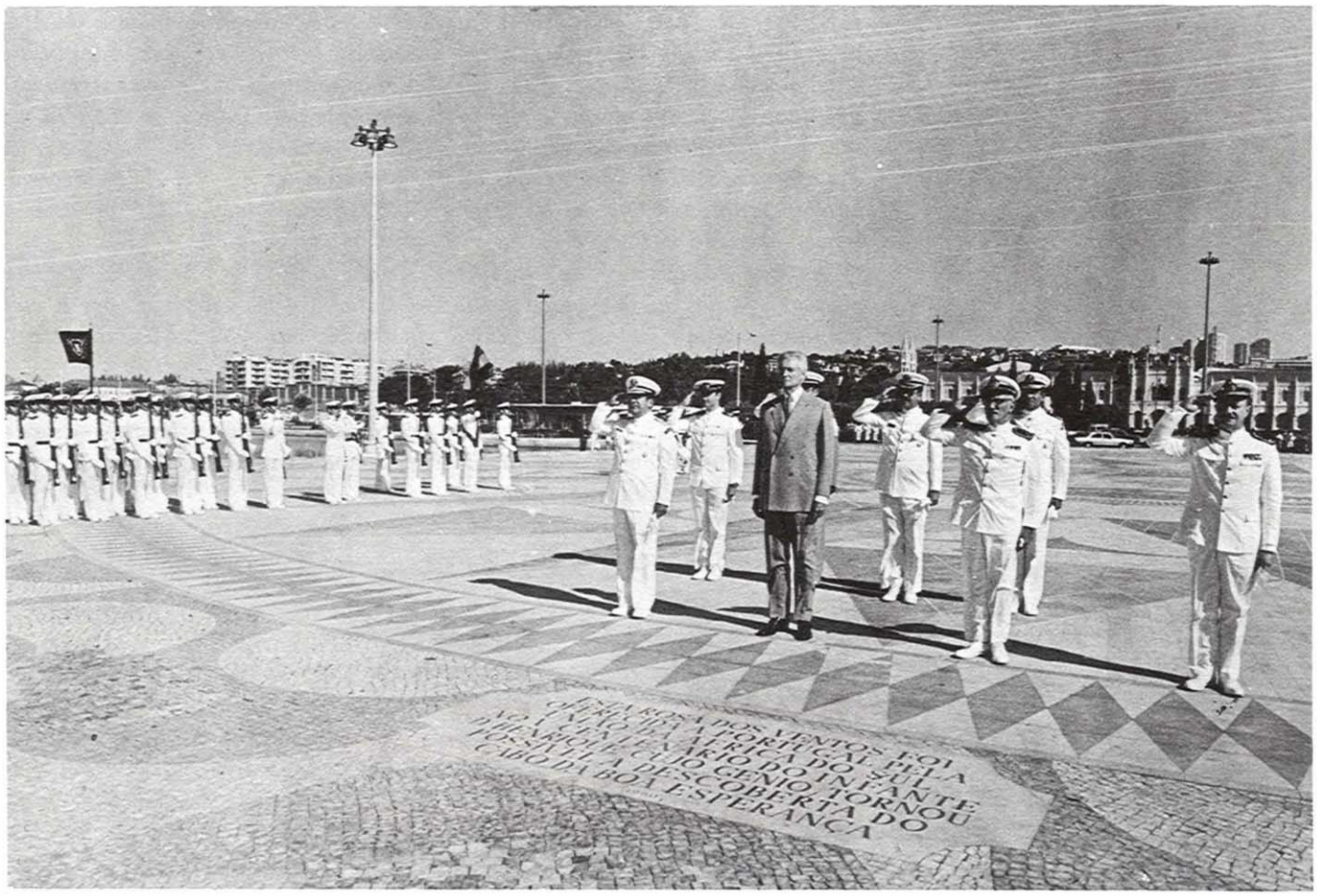
8 embarcações de vela na regata Leixões/Póvoa do Varzim e no apoio e transporte de pessoal do Instituto de Meteorologia, para a colocação de uma bóia ondógrafo, próximo do Cabo da Roca.

NAVIOS DE GUERRA ESTRANGEIROS NO FUNCHAL

No mês de Julho passado, esteve no porto do Funchal, em visita de rotina, o submarino da Armada francesa "Daphne", comandado pelo capitão-tenente Mareau, e que tinha 5 oficiais, 26 sargentos e 26 praças de guarnição.

Também em Julho, aportou àquele porto, por motivo de reparação de máquinas, o navio-escola "Glória", da Marinha colombiana, que era comandado pelo capitão-de-fragata Angel Mejia.

(Colaboração do CNM)



Aspecto da cerimónia de homenagem aos navegadores portugueses.

NAVIO-ESCOLA MEXICANO EM LISBOA

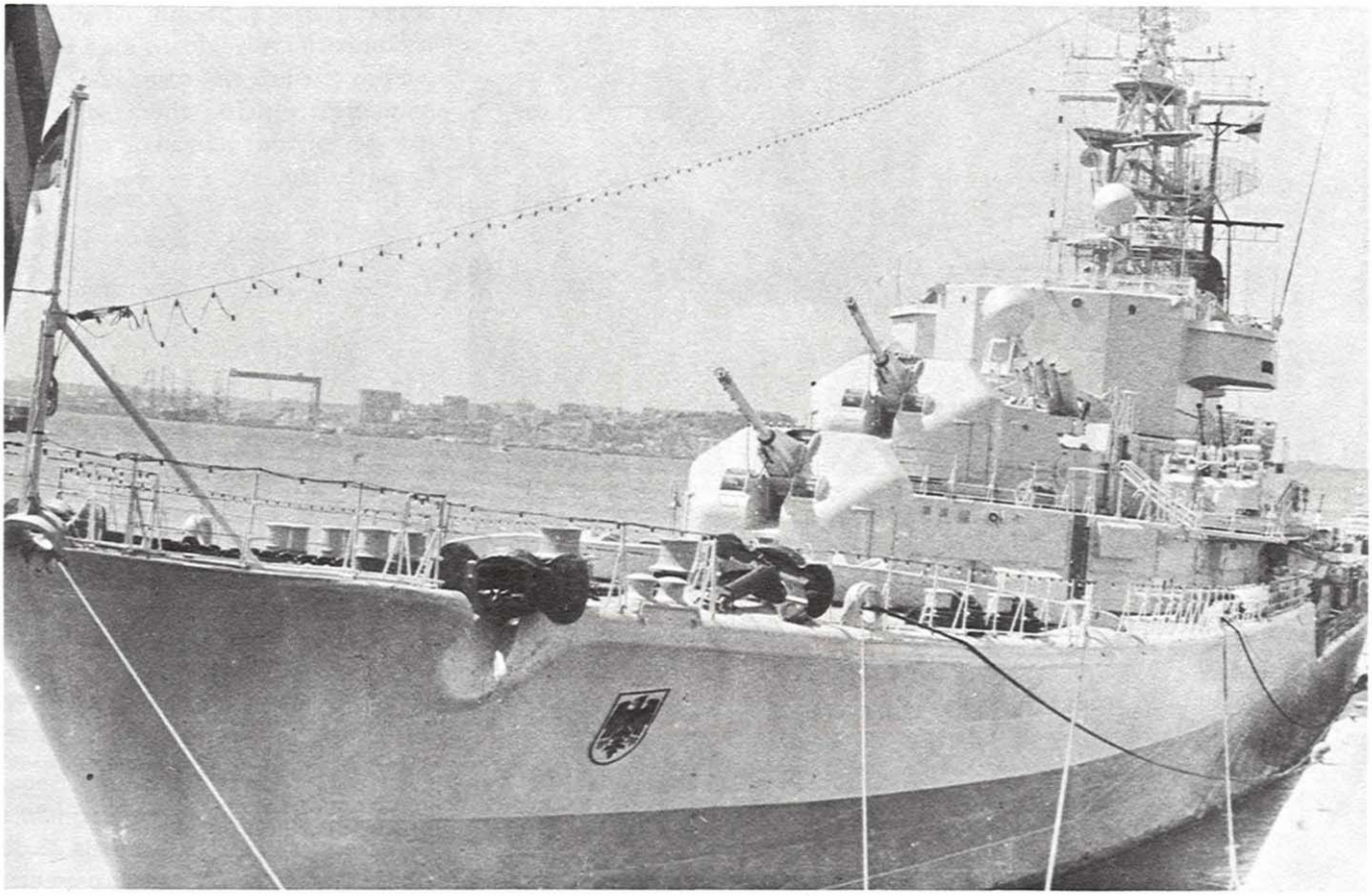
No dia 31 de Julho findo aportou ao Tejo, em visita não oficial, o navio-escola "Comodoro Manuel Azueta", da Armada do México, que está a efectuar uma viagem de instrução de 67 cadetes da Escola Naval daquele país. No navio, que é comandado pelo capitão-de-fragata Cotero Bayardini e tem 136 oficiais, sargentos e praças de guarnição, está embarcado o contra-almirante Fourzan Marquez, director da Escola Naval mexicana. Após a chegada, além de outros actos protocolares, o almirante Marquez apresentou cumprimentos ao chefe do Estado-Maior da Armada, almirante

Sousa Leitão, e ao comandante naval do Continente, vice-almirante Ramos Rocha.

No dia seguinte, uma força desembarcada prestou homenagem aos navegadores portugueses, colocando uma coroa de flores no Padrão dos Descobrimentos, em cerimónia a que estiveram presentes o embaixador do México, os almirantes Ramos Rocha e Fourzan Marquez, o contra-almirante Serpa de Vasconcelos, comandante da nossa Escola Naval, e o comandante Bayardini.

Durante a estadia daquele navio no Tejo, foram proporcionadas à sua guarnição visitas ao Museu de Marinha e à Escola Naval e um passeio turístico aos arredores de Lisboa.

Nos dias 1 e 2 de Agosto o navio esteve patente ao público, e no dia 3 zarpou do Tejo.



NAVIO DE GUERRA DA R. F. ALEMÃ NO TEJO

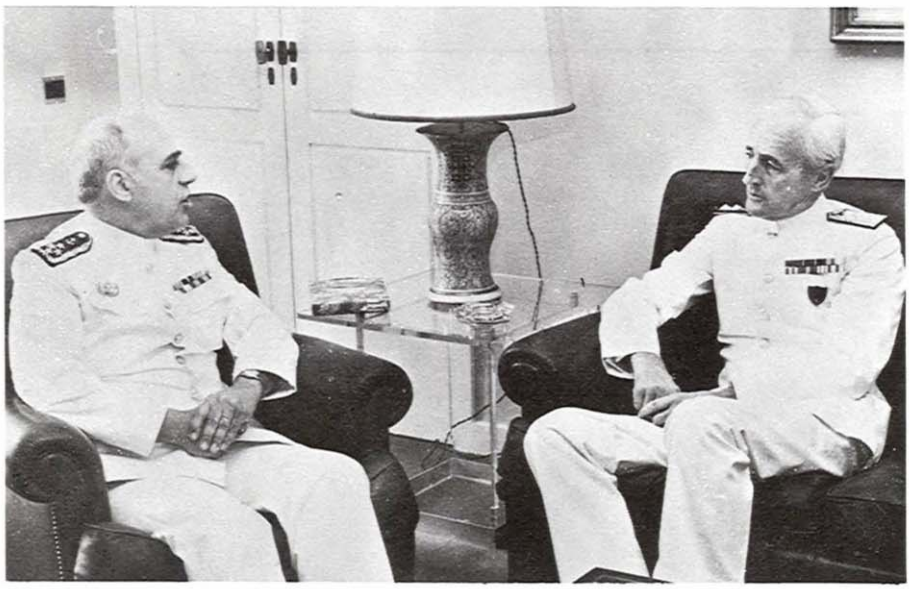
Em visita não oficial, aportou ao Tejo, no dia 13 de Agosto passado, o cruzador "Deutschland" da Armada da Alemanha Federal. Comandado pelo capitão-de-mar-e-guerra Gerhard Kranck, tinha 215 oficiais, sargentos e praças de guarnição, embarcando ainda 209 aspirantes e 6 civis em viagem de instrução.

No dia 14, além de outros actos protocolares, o comandante Kranck deslocou-se ao Palácio do Alfeite para apresentar cumprimentos ao comandante naval do Continente, vice-almirante Ramos Rocha.

Durante a estadia do navio no porto de Lisboa foram proporcionadas, aos elementos embarcados, visitas ao Museu de Marinha, Torre de Belém e Mosteiro dos Jerónimos, em Lisboa, e à Base Naval de Lisboa, Escola Naval e Centro de Educação Física da Armada, no Alfeite, em cujas instalações desportivas se realizou, no dia 18, um encontro de futebol entre uma

equipa do "Deutschland" e outra de uma unidade da nossa Marinha.
Nos dias 16 e 17, aquele cruzador, que se encontrava atracado na Doca do Jardim do Tabaco, esteve patente ao público, e no dia 19 zarpou do Tejo.

ADJUNTO DO COMANDANTE SUPREMO ALIADO DO ATLÂNTICO EM LISBOA



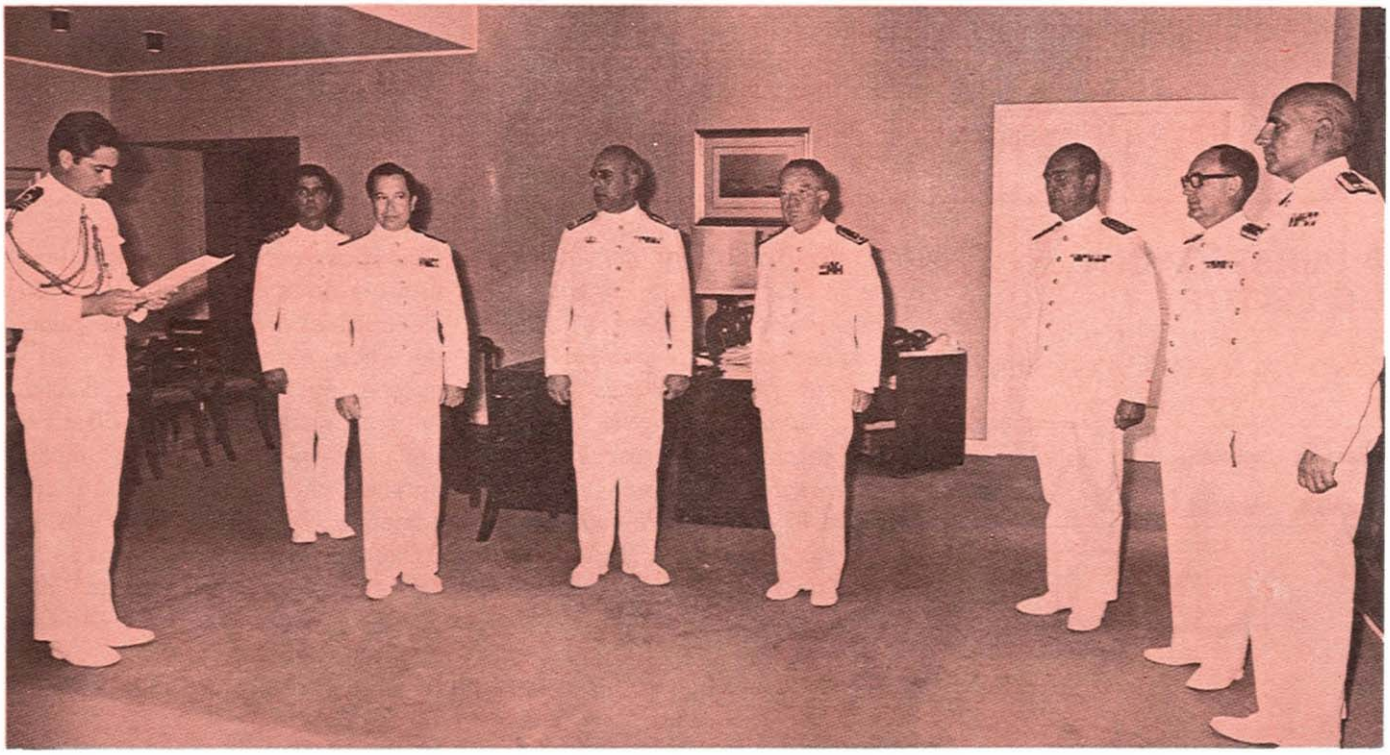
Durante a sua recente estadia de trabalho no nosso país, o vice-almirante Sir Cameron Rusby, adjunto do comandante supremo Aliado do Atlântico, foi recebido, no dia 1 de Setembro findo, em visita de cumprimentos, pelo chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão.

ALMIRANTE CEMA CONDECORADO PELO PRESIDENTE DA R. F. ALEMÃ

"Em reconhecimento pelos serviços prestados à cooperação entre as Forças Armadas" de Portugal e da República Federal da Alemanha, o Presidente deste país, Karl Carstens, atribuiu ao almirante Sousa Leitão, chefe do Estado-Maior da Armada, a grã-cruz do Mérito da RFA.
A condecoração foi entregue pelo embaixador daquele país em Lisboa, Jesco von Puttakamer, em cerimónia realizada na Embaixada, no dia 28 de Agosto findo, a que esteve presente, além de outras individualidades, o vice-chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, general Altino de Magalhães.

VISITA

No passado dia 2 de Setembro, tivemos a agradável visita do jornalista polaco, naturalizado italiano, Dott. Jacek Edward Palkiewicz que, de passagem por Lisboa comandando o veleiro "Stormvogel", veio pedir elementos sobre o nosso navio-escola "Sagres". Muito satisfeito com os exemplares da nossa Revista com artigos sobre o navio e com fotografias que lhe cedemos, informou ser um apaixonado do mar e de navios à vela, possuindo valiosa e completa documentação sobre todos os actuais grandes navios-escola, à vela, que pôs à nossa disposição.



NOVO DIRECTOR-GERAL DOS SERVIÇOS DE FOMENTO MARÍTIMO

Em acto realizado no seu gabinete, no passado dia 22 de Agosto, o chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, empossou o contra-almirante Abílio Freire da Cruz Júnior no cargo de director-geral dos Serviços de Fomento Marítimo, funções que vinham sendo desempenhadas, em acumulação, pelo vice-almirante Garcez de Lencastre, adjunto do CEMA.

A cerimónia assistiram oficiais generais e superiores da Armada.

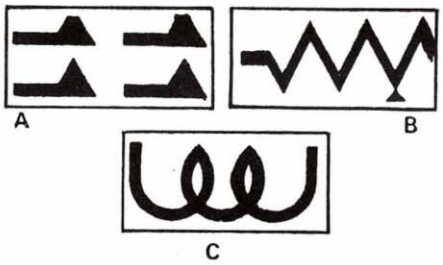
PAINEL DO SARGENTO ARLINDO MATEUS

A foto reproduz um painel, com as dimensões de 5,40 x 2,70 m, que o 1.º-sargento R Arlindo Mateus pintou, recentemente, para decoração da Messe de Sargentos do Grupo n.º 2 de Escolas da Armada, no Alfeite.

Quarto de Folga

A PERSPICÁCIA DO LEITOR

COMO VAI O SEU AUTODOMÍNIO?



1. Qual dos três desenhos (A, B ou C) lhe parece que melhor define o seu temperamento?

Responda sim ou não:

2. No cinema, no teatro, ou na missa, é frequente falar com a pessoa que o acompanha?
3. Se alguém o faz zangar, reage violentamente, verbalmente ou até fisicamente?
4. Quando está numa bicha, empurra a pessoa que está à sua frente?
5. Confia nos outros para lhe lembrarem o que deve fazer, tal como ir para a cama, levantar-se, o que deve vestir?
6. Acha que a maior parte das leis são estúpidas ou desnecessárias?
7. Se sabe que não deve comer ou beber determinada coisa de que gosta muito, é capaz de resistir?
8. Já conseguiu alguma vez curar-se de um mau hábito?
9. Chega geralmente a horas?
10. É capaz de interromper qualquer coisa que esteja a fazer e que lhe agrada e ir executar outra coisa de que não gosta mas que precisa de realizar?
11. Acaba geralmente tudo o que começa?
12. Já lhe aconteceu ter medo de coisas ou acontecimentos sem importância?

ANÁLISE:

1. A, 5 pontos; B, zero; C, dez.
Verificou-se que as pessoas com autodomínio escolhiam geralmente o desenho C, rítmico e contínuo. Os temperamentais, sujeitos a altos e baixos emocionais, tendiam a escolher B. Personalidades dominadoras, capazes de perder o "contrôle" se provocadas, escolhiam frequentemente A.
Marque 10 pontos para cada não às perguntas 2, 3, 4, 5, 6 e 12. Marque 10 pontos para cada sim às perguntas 7, 8, 9, 10 e 11.

CLASSIFICAÇÃO:

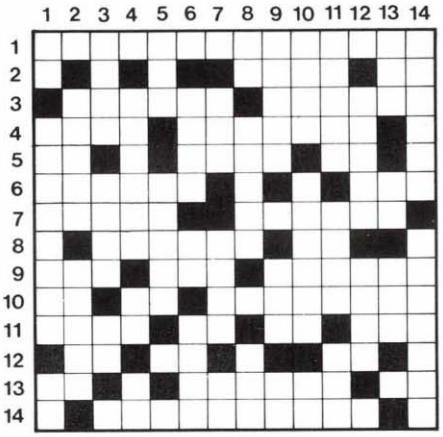
0 a 30 pontos: Você tem falta de autodomínio. A maior parte dos seus problemas são criados por si. Se está neste caso, elabore uma lista das coisas que deve fazer em cada dia — e depois *faça-as.*

40 a 50: O seu autodomínio deixa muito a desejar. Como as crianças, quer fazer as coisas à sua maneira e quando lhe apetece.

60 a 90: Este é o "score" médio. Ainda deixa muito a desejar.

100 a 120: Se obteve esta pontuação é dono de si mesmo a maior parte do tempo e é respeitado por isso.

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1 — Descobertas. 2 — Actor que representa pantominas; designação vulgar da 2a. corda do violino. 3 — Periclita; etiqueta. 4 — Oro; freguesia do concelho de Góis (Coimbra). 5 — Preposição (inv.); choramingas; dois (rom.). 6 — Denunciara; o mesmo que *a* depois de síliba nasalada (pl.). 7 — Diz à sucapa; apelido comum a diversos antigos navegadores. 8 — Tratante; popa. 9 — Irmã da mãe; medida agrária; cavais. 10 — Em a (inv.); campeão; evidente. 11 — O mesmo; 3a. letra do alfabeto arábico-persa; ali; época. 12 — Pronome pessoal (inv.); vingativa; artigo (pl.). 13 — Apelido; país de língua portuguesa; cobalto (símb. quím.). 14 — Relativo a Manuel (pl.).

VERTICAIS: 1 — Oferece; fotografai; único. 2 — O primeiro dos apóstolos; grande região da Ásia Meridional. 3 — Ordinário; doença caracterizada por sufocações; preposição. 4 — Serviço normal; ante-meridiano; utensílio doméstico. 5 — O maior rio da Sibéria; invulgares. 6 — 3a. letra do alfabeto grego; 17a. letra do alfabeto grego; açúcar mascavado. 7 — Naquele lugar; trama; acusada. 8 — Nota musical (inv.); relativo à região que compreende a Navarra e a Biscaia; óxido de cálcio. 9 — Espreitas; suavidade; nota musical. 10 — Chefe muçulmano; força; negação (pref.). 11 — Anotei; rangífero; iço. 12 — Fábrica (francesismo); pássaros. 13 — Vaga; outra coisa; monarca (inv.). 14 — Pulas; grande ramo etnográfico e linguístico de família indo-europeia. Concluído o problema, procure o nome de dois navegadores e as terras por eles descobertas.

(Solução no próximo número)

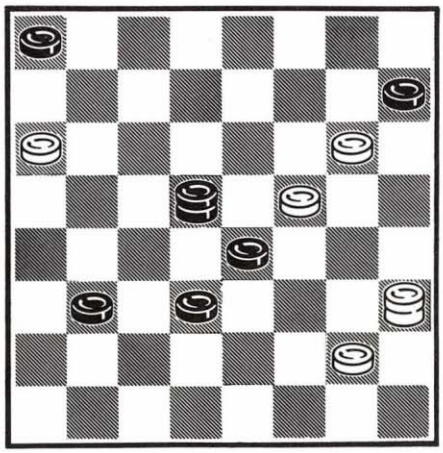
SEASA
Cabo aux.

CONCURSO N.º 106

O vencedor deste concurso foi o cabo L n.º 48365, António M. B. Roxo, D. G. Material Naval, e não o indicado no número anterior, que foi o vencedor do concurso n.º 107, de que hoje publicamos a solução.

DAMAS

(Solução no próximo número)



Jogam as brancas e ganham.

SALTO DE CAVALO

pa	ço	que	rer.	ço.	pé	pa	me,
lo	la	re	de	sem	fo	sem-	ao
conhe	eu	que,	tem	que	e	come	re
drão...	qui	um	que	quem	cer	se	me,
reço	eu	tem	o	que	cri	me;	te
co	mas	a	que	tos	al	tem,	dis
são	ra	mui	se	que	na	um	co
há	mer,	são,	Quem	Sei	nada	guém	da

Percorrendo o tabuleiro a salto de cavalo, começando nas casas 1 e 3 e terminando nas 2 e 4, encontrareis num desenho simétrico, duas quadras do poeta popular António Aleixo.

(Solução no próximo número)

BRÍDEGE

NORTE
♠ A R 3
♥ A D 10
♦ A R 6 5 4 3
♣ R

OESTE
♠
♥ V 10 9 8 7 6 2
♦ V
♣ 10 9 8 7 2

LESTE
♠ D
♥ R 7 6 5 4
♦ D V
♣ 9 7 5 3 2

SUL
♠ 5 4
♥ 9 8 3 2
♦ –
♣ A D V 10 8 6 4

Contra 6 sem trunfo marcados por Sul, Oeste ataca com o Valete de espadas. Como deve jogar o declarante para cumprir o seu contrato contra qualquer defesa?

(Solução no próximo número)

CONCURSO N.º 109

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

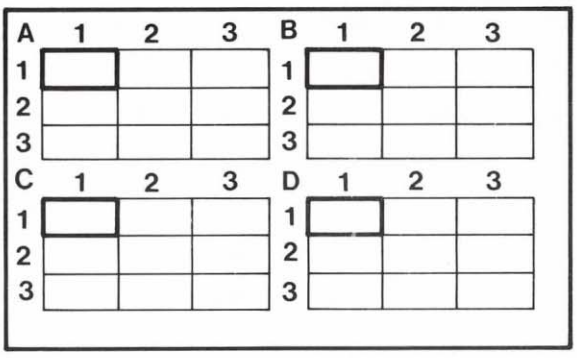
T	B	G	R	A	D	O	S	I	N	O	S	I	T	A	F	I	A	N	O
Ã	O	S	E	R	I	A	B	T	D	I	M	A	R	R	I	T	L	I	A
O	I	R	S	A	A	N	M	S	L	A	A	I	O	R	E	R	E	O	S
P	N	O	E	I	L	O	U	T	O	R	R	R	O	A	A	E	R	A	S
E	A	S	T	O	O	G	U	E	T	O	Ã	O	T	B	S	A	T	I	C
N	O	S	S	A	T	U	N	I	A	L	O	S	I	I	V	L	S	A	A
E	R	T	I	N	H	I	S	O	R	E	L	A	O	D	N	Z	E	C	R
I	C	O	G	G	O	S	I	L	I	O	D	T	A	A	O	I	M	A	A
P	A	P	R	R	S	P	E	N	E	D	A	I	R	O	D	A	R	O	M
I	B	O	A	A	T	M	O	S	H	O	T	A	I	S	N	L	N	E	U
A	R	E	N	T	A	O	I	F	L	O	S	S	E	S	I	M	P	D	L
P	E	N	D	E	R	N	O	M	A	R	I	T	U	I	A	B	E	A	O
S	I	N	O	S	S	T	K	V	R	E	I	O	G	A	I	I	D	S	B
I	R	A	L	O	S	I	A	I	G	R	A	L	O	U	S	Ã	V	S	U
I	A	T	A	F	A	L	E	X	Z	A	B	A	N	A	O	A	R	O	A
D	O	S	T	A	I	R	A	R	T	N	I	S	S	M	U	L	S	A	R
O	P	A	D	R	E	L	A	S	E	R	M	L	O	C	A	R	A	D	D
I	I	S	O	E	N	I	C	A	N	D	I	E	I	R	O	S	I	N	T
T	O	S	A	S	E	S	I	R	A	C	M	U	M	O	N	C	T	I	R
S	A	V	O	T	D	I	F	O	X	E	U	Q	I	H	C	N	O	M	A

No emaranhado de letras que apresentamos estão mencionados os nomes de 16 serras de Portugal metropolitano. Procure-os em todos os sentidos, menos obliquamente.
Alguns dos nomes estão escritos de forma invertida.

(Solução no número 111)

B. Carreira
Cap.-m.-g.

QUADRO MÁGICO SILÁBICO



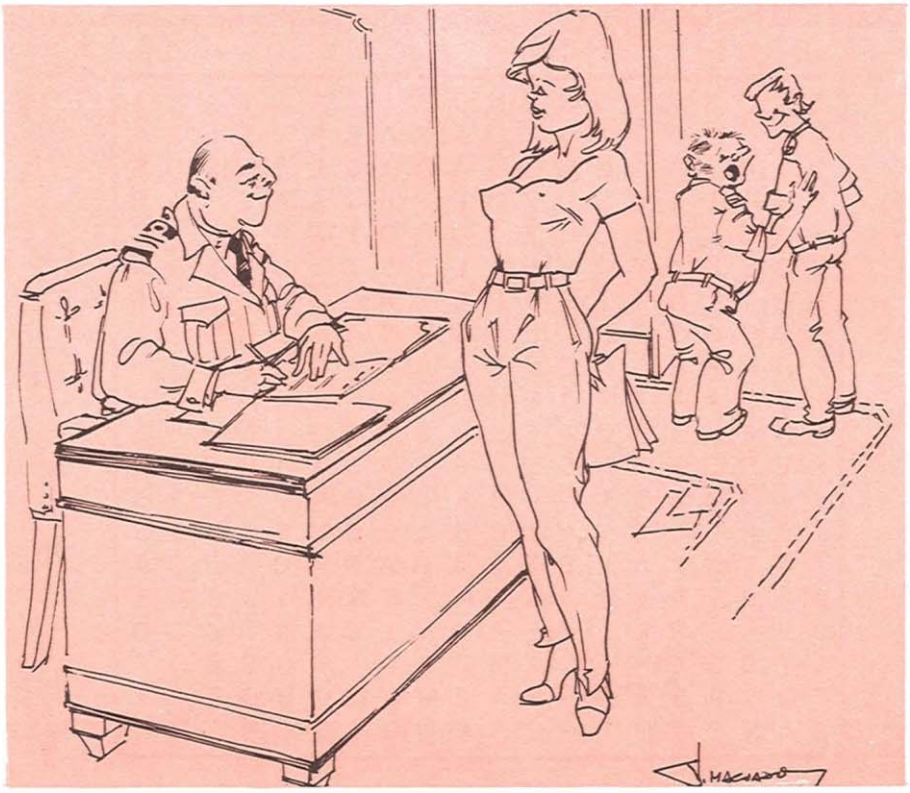
HORIZONTAIS E VERTICAIS: Para A: 1— Pequeno compartimento a bordo num navio; 2—Moitão chato, sem roldana e com um furo, por onde passa o colhedor da vela; 3— Coberto de mata. Para B: 1—Bateira empregada na pesca fluvial; 2—Tecido fino de linho ou algodão; 3—Jornaleiro; trabalhador. Para C: 1—Afirmação contrária à verdade; 2—Vaso côncavo de barro ou louça, sem asa, que serve para o caldo; 3—Esmagador de uvas. Para D: 1—Qualidade de atoleimado; 2—Acto ou efeito de ler; 3—Título dos antigos imperadores e príncipes da India.

Conceito: Porção de cabo para um barco fundear.

Este passatempo compõe-se de palavras de três sílabas. Coloque uma sílaba em cada quadrícula e encontrará o conceito nas quadrículas negras.

(Solução no próximo número)

MINDOGUES



— **Ela tem sempre uns argumentos formidáveis para convencer o chefe!...**

SOLUÇÕES

BRÍDIGE

Sul corta e continua com duas voltas de trunfo, conseguindo a passagem à Dama; joga a Dama de paus.

a) Leste deixa passar: Sul corta o terceiro ouro, entra no morto com o Ás de espadas, corta 1 espada, reentra no morto com o Ás de paus e faz o último trunfo. O morto fica com 9, 8 e 3 de espadas, contra V, 10 e 7 de Oeste e, jogando o 9, Sul assegura a décima vaza com o 8.

b) Leste faz a vaza da Dama de paus com o Rei: Sul deixa passar 1 ouro jogado por Leste, descartando 1 pau. Leste, como melhor solução, continua a ouros e Sul corta com o seu penúltimo trunfo: se Oeste recorta, Norte cobre com o Ás e Sul, depois de ter feito o Ás de paus, pode voltar para a mão utilizando o seu último trunfo; se em vez disso Oeste descarta 1 espada, Sul descarta o Ás de paus do morto e continua com os paus apurados. Se em qualquer momento Oeste corta, Norte recorta enquanto tem 1 último trunfo para voltar à mão.

A notar que, se Sul joga o Ás de paus antes da Dama, a solução *a*) não pode verificar-se por insuficientes comunicações.

CRUZADISMO CARTEZIANO

(Solução do problema do n.º anterior)

QUADRANTE A: 1—Plataforma. 2—Lanifício. 3—Anónimas. 4—Tintais. 5—Afiada. 6—Fimia. 7—Ocas. 8—Ris. 9—Mo. 10—A. **QUADRANTE B:** 1—Janicefalo. 2—Abananara. 3—Nacarado. 4—Inalado. 5—Carabe. 6—Enade. 7—Fado. 8—Aro. 9—Lá. 10—0. **QUADRANTE C:** 1—Tagarelice. 2—Acicatada. 3—Gibelino. 4—Acetilo. 5—Ralito. 6—Etilo. 7—Lano. 8—Ido. 9—Cá. 10—E. **QUADRANTE D:** 1—Casamatado. 2—Abalizara. 3—Sapatela. 4—Alanina. 5—Mitica. 6—Azena. 7—Tala. 8—Ara. 9—Dá. 10—0.

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

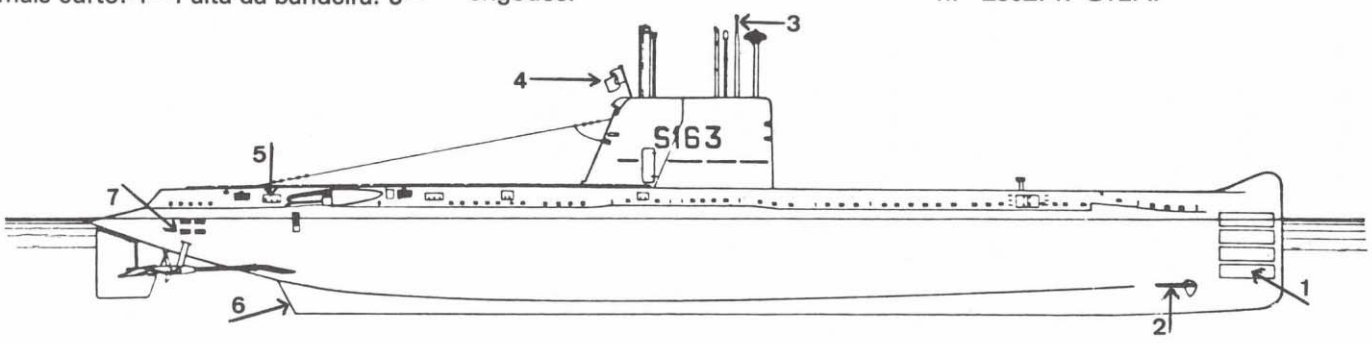
	BRANCAS	PRETAS
1.	10-14	17-10-3 = D
2.	15-24	22-15
3.	24-6	3-10-19
4.	8-15-22-29 e ganham	

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 107

Diferenças entre as duas silhuetas: 1—Falta de um tubo lança-torpedos. 2—Falta do DSUV. 3—Periscópio mais curto. 4—Falta da bandeira. 5—Falta de uma porta de visita. 6—Prolongamento da quilha mais curto. 7—Falta de duas aberturas do lança-engodos.

VENCEDOR:

José de Almeida Carneiro, 1.º-mar. M n.º 250271. G1EA.



Os nossos navios e os seus nomes

Corveta "HONÓRIO BARRETO"

Foi construída nos estaleiros da Empresa Nacional Bazan de Construcciones Navales Militares — Factoria de Cartagena, Espanha, em 1971, sob planos portugueses e com concepção de polivalência que as estadias em África então requeriam. Mede 84,6 m de comprimento, 10,3 de boca e 3,3 de calado. O seu deslocamento máximo é de 1400 ton.

Tem um sistema de propulsão — dois motores Diesel "Semt-Pielstick" com uma potência de 5280 HP cada — que lhe permite uma velocidade máxima de 23.8 nós e uma autonomia de 8800 milhas (a 14 nós). Possui duas linhas de veios, e o acoplamento é directo. O governo do navio é feito por meio de dois lemes.

Para fornecimento de energia eléctrica está dotado com três grupos de electrogéneos de 350 HP cada, e um grupo de emergência de 200 HP. Dispõe de instalação de ar condicionado.

O seu casco é inteiramente soldado, de estrutura longitudinal; a superestrutura, que é de alumínio, é de estrutura transversal.

De armamento, dispõe de uma torre dupla de 76 mm (tiro antiaéreo/superfície) e outra, igualmente dupla, de 40 mm (tiro antiaéreo). Tem as seguintes armas anti-submarinas: um ouriço, duas calhas e dois morteiros para bombas de profundidade.

Os seus equipamentos principais são: um radar de aviso combinado e outro de aviso de superfície; sonar de pesquisa e ataque; sistema de descontaminação (washdown) contra poeiras radioactivas; sistema de desmagnetização completa.

O navio, que dispõe de uma plataforma de aterragem de helicópteros, está especialmente preparado para, em futuras transformações, receber novas armas e novos meios de detecção.

Como guarnição, esta corveta tem 100 oficiais, sargentos e praças. Pode ainda transportar uma força de desembarque de 34 homens.

Patrono: HONÓRIO Pereira BARRETO

Nasceu na Guiné Portuguesa, em 24 de Abril de 1813 (*1*). Governou a antiga colónia várias vezes entre 1837 e 1859, destacando-se pelas suas qualidades de inteligência, dinamismo e patriotismo.

Quando da primeira metade do século XIX, nos territórios da Guiné Portuguesa se estabelecera o caos, onde era evidente a desorganização administrativa, militar e das missões religiosas, Honório Barreto haveria de se revelar um dos mais valorosos administradores coloniais. Economicamente, estavam aqueles territórios sob jurisdição de *companhias particulares que, na época, se chamavam, pitorescamente, "companhias de Olho Vivo". Os ingleses ocupavam, a bem ou a mal, pedaços da nossa costa marítima ante a indiferença, quase absoluta, da metrópole.*

Nesta circunstância, na Guiné Portuguesa, só Honório Barreto resistia quanto lhe era possível. Bolama, quase destruída pelos incêndios ateados pelos ingleses do tenente Kellet (1839), foi reconstruída por Barreto.

Num conflito, em 1843, entre Bissau e os *grumetes* (*2*), Barreto ocupa grandes áreas das margens de Casamansa, após acordo com os chefes indígenas *Banhuns.*

Quando em 1853 os *papéis* (*3*) de Bissau se sublevaram e, em 1856, se desenvolveu a campanha contra os *nagos* que há 50 anos hostilizavam Cacheu, Barreto cobriu-se de glória. Ainda, um ano depois, cederia à coroa portuguesa um território da região dos felupes de Varela, que era sua propriedade particular.

Foi nestas situações, e noutras, que *este nativo dava lições de patriotismo aos que iam da metrópole.*

Honório Barreto, além de cartas e opúsculos, escreveu a obra "Memória sobre o estado actual da Senegâmbia portuguesa, causa da sua decadência e meios de a fazer prosperar".

Faleceu em 26 de Abril de 1859, no posto de tenente-coronel. Era condecorado com a comenda da Ordem Militar de Cristo.

M. Horta
Sarg.-aj. L

(*1*) *As obras "História da Guiné" e "Os deveres para com a Pátria" referem os anos de 1812 e 1811, respectivamente, como data do seu nascimento. Porém, no mausoléu de Barreto, no cemitério de Bissau, a data de nascimento é a que se indica, e que também é citada na obra "Honório Pereira Barreto", de Jaime Walter.*

(*2*) Grumetes — *Habitantes de Cacheu: os* grumetes *são* papéis *convertidos ao catolicismo.*

(*3*) Papéis — *Povo negro da Guiné Portuguesa, na margem esquerda do rio Cacheu, desde o rio Bianga até ao de Caboine e em Bissau.*

Capitão-General da Armada Real

A seguir ao Tratado de Utrecht, de 11 de Abril de 1713 que pôs termo à Guerra da Sucessão de Espanha, e aos de Rastaah e de Baden que o completaram, entrou-se num período de grandes alterações no campo da organização militar.

Com o país exausto por uma guerra longa e desgastante, D. João V, firmada a paz, tomou uma série de medidas — redução de efectivos, licenciamento de tropas, extinção de regimentos, etc. — que originaram algumas situações confusas e tornaram difícil o estudo daquele período pelos investigadores (*1*).

A Armada, como não podia deixar de ser, foi profundamente modificada, ficando reduzida ao pessoal de manobra, sendo as guarnições dos navios completadas com militares do Exército, artilheiros dos regimentos de artilharia da Corte e infantaria fornecida pelo Regimento de Infantaria Um que, por isso, em 1762, passou a chamar-se Regimento da Armada Real.

Toda esta confusão veio a terminar com a vinda do conde alemão Shaumbourg Lippe, com a missão de reorganizar as nossas forças armadas, com vista à guerra com a Espanha.

O grande estratega alemão dedicou especial cuidado à organização do Exército, tornando-o dos mais avançados da Europa.

No que diz respeito à Armada, o Regimento de Infantaria Um, ao qual deu o nome de Armada Um, passou a guarnecer os navios.

Utilizando a táctica de marchas e contra-marchas, desgastou o Exército espanhol na campanha do Alentejo, obrigando-o a pedir a paz em condições muito vantajosas para nós. É curioso referir que no fim da guerra, utilizou a Armada na mencionada campanha do Alentejo.

O Corpo de Oficiais da Armada Real era quase todo oriundo do Exército e *por distinção honorífica com exercício na Marinha*, como então era dito, havendo apenas a excepção dos capitães-de-mar-e-guerra.

A partir de 1755, os oficiais da Armada Real passaram a vestir de encarnado, estabelecendo os decretos de 27 de Abril e 30 de Maio de 1761 *as distinções que devem usar nos seus uniformes os generais e oficiais militares.*

Encabeça a lista dos postos o capitão-general-dos galeões-de-alto bordo-da-Armada-Real, título sobremaneira empolado, seguido do coronel-do-mar, capitão-de-mar-e-guerra e restante *oficialidade de patente*, como eram designados.

(Reprodução proibida)

O "Livro Mestre" do padrão de panos dos uniformes do Corpo de Oficiais da Armada Real que publicaremos a seguir, constitui uma preciosidade que pertenceu ao arquivo da antiga biblioteca do Ministério da Guerra, ao Convento dos Paulistas, e que há anos, por razões de segurança, foi transferido para a secção de reservados do Arquivo Histórico Militar, a quem agradecemos a deferência.

É um manuscrito ricamente iluminado, encapado de couro, com as armas reais gravadas a ouro em ambas as faces.

Contém oito figurinos coloridos de uniformes de oficias da Armada Real e abre com o de capitão-general.

Este, enverga casaca vermelha, com bandas e punhos azul ferrete, tal como a véstia e os calções. Na orla e nos bolsos da casaca e da véstia, bem como nos calções, alamares dourados em caseado.

Usava como complemento do uniforme, camisa branca, folheada de renda da Holanda no peitilho — a chamada camisa de bofes — com punhos de renda; cabeleira curta de rabicho, com laço preto de rendas caídas e tricórnio militar com galão de ouro na orla, tendo do lado esquerdo um laço preto com presilha de galão.

Calçava sapatos de pala em cordovão negro com fivela dourada e meias brancas de fio da Holanda.

Suspensa do boldrié, por baixo da véstia, cingia a espada preta de marinha, embainhada de couro negro, com guarda de latão, tendo a envolver o punho um cordão vermelho com borla.

Na mão, segurava a bengala de ébano, de castão de ouro, atributo de oficial superior.

O figurino tem a particularidade pouco usual de mostrar as costas, corte e disposição dos alamares da casaca e bolsos exteriores.

O posto de capitão-general equivalia ao actual vice-almirante.

Alberto Cutileiro

---

(1) A respeito de situações estranhas que resultaram desta organização, cita-se o caso dos coronéis que recebendo do erário público proventos para a manutenção das unidades a seu cargo, os administravam como queriam, tornando-se assim seus verdadeiros proprietários.

N.º 110/NOVEMBRO 1980/ANO X/MENSÁRIO 15$00

revista da ARMADA

JURAMENTO DE BANDEIRA E ENTREGA DE ESPADAS NA ESCOLA NAVAL (pág. 27)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
J. Ferreira	**Meu marido faz o mesmo que o senhor faz...**	4
M. Horta	**Notícias Pessoais**	5
F. Costa	**Uma atitude do secretário do conselho do almirantado**	5
	Voz da Abita/Cartas ao Director	6
D. Barreiros	**Conheça a sua Marinha** Madeira — o mais recente Comando Naval	8
J. Farinha	**Poesia; estética e acção nas palavras**	10
M. Henriques	**Poeta**	11
S.B.	**Histórias de marinheiros** 23 — Justiça de Salomão	12
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	13
M. do Vale	**A Marinha vista pelas crianças**	14
G. Brandão	**Filatelia**	16
S. Mendes	**Heróis do mar**	18
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	21
S. Santos	**Curiosidades**	22
M. Horta	**Reportagem**	23
	Quarto de Folga	32
J. Santos	**Modelos de navios existentes na Escola Naval (1896)** 3 — Cábrea	Verso da contracapa
A. Cutileiro	**Evolução dos uniformes na Armada (22)**	Contracapa

PORTE PAGO

REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C/alm. António Júlio Malheiro
do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade da Marinha

Redacção e Administração:
Edifício da Marinha
1188 Lisboa Codex
Telefone: 36 89 60

N.º 110/NOVEMBRO 1980/ANO X

Preço de venda avulso	15$00
Assinaturas anuais:	
Continente e Ilhas	150$00
Estrangeiro	260$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

Alunos do 2.º CFOT recebem as suas espadas.

(Foto do 1.º-sarg. CM R. Magalhães)

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

Uma data — Um homem

No dia 15 de Novembro faz 56 anos que desapareceu para sempre, nas brumas do Mar do Norte, pilotando um hidroavião em viagem de Amsterdão para Lisboa, um grande português, marinheiro e aviador. Chamava-se Sacadura Cabral, herói nacional, já então consagrado pela realização da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul, e de quem a Pátria muito tinha ainda a esperar.
Evocando a sua memória, e nunca será de mais fazê-lo, quero deixar aqui registado este passo dum discurso que proferiu perante o Congresso da República que o recebeu, e ao seu companheiro e navegador Gago Coutinho, em apoteose, no congresso da triunfal viagem. Disse ele:

Em meu nome pessoal, desejo dizer que nunca fui, não sou e não serei político, porque não tenho vocação e porque nunca me encontrei com qualidades para ocupar lugares políticos. Faço esta declaração para evitar mal-entendidos e convites para me pronunciar por qualquer cor política.
O facto de ter atravessado o Atlântico pelo ar, não prova que tenha qualidades administrativas, da mesma forma que, na minha opinião, a circunstância de ser filho de nobre ou revolucionário civil, nunca representaram condições essenciais para ocupar lugares de destaque nos dois regimes que em Portugal temos tido. Nunca fui senão uma coisa: Português — e é isso que pretendo continuar a ser e... serei.
O meu maior desejo é que me deixem voltar à obscuridade de onde saí e que, tranquilamente, me seja permitido continuar a exercer a profissão a que me dediquei.

Palavras dignas e cheias de humildade de um militar de eleição que merecem ser profundamente meditadas...
De notar que Sacadura Cabral, pelo prestígio que alcançou, poderia ter sido tudo... politicamente.

C/alm.

Meu marido faz o mesmo que o senhor faz...

Não quero que me chamem saudosista, porque o não mereço; quero, porém, confessar que, mesmo antes de assentar praça na Armada, já o meu sonho era ser marinheiro, envergar o uniforme que tanto me agradava e embarcar naqueles navios que via em frente ao Terreiro do Paço, para fazer viagens a terras desconhecidas.

Justifica-se assim que, tendo meus pais emigrado para os Estados Unidos da América, sendo minha mãe, felizmente, ainda viva, e tendo lá mais sete irmãos com uma infinidade de sobrinhos todos bem instalados na vida, eu tenha optado pela Armada onde sirvo com devoção há perto de quarenta anos, apesar dos parcos proventos que sempre auferi e dos sacrifícios que me foram exigidos, especialmente quando pertencia à classe do fogo no tempo em que os navios queimavam carvão. Mas, como sempre considerei que *nem só de pão vive o homem*, sinto-me em parte compensado pela escola da vida que foi para mim a Armada, quer por alguma cultura que adquiri, quer pelas terras e povos que tive a oportunidade de conhecer, quer ainda pela sã convivência, calor humano e consideração que sempre me foram dispensados, tanto por superiores como por subordinados.

Talvez porque pertenço a uma geração quase extinta, recordo com saudade o tempo em que o povo aplaudia com entusiasmo o pessoal da Marinha quando desfilava nas paradas, saudando-o com vivas e palmas à sua passagem; recordo também o tempo em que o povo carinhosamente chamava à Marinha de Guerra *a nossa Armada*, usurpando o direito à ciosa rainha que, egoisticamente, lhe chamava *a minha real Armada*; recordo ainda, quando de manhã e à tarde as ruas de Lisboa apareciam salpicadas de azul e branco pela cor reflectida dos alcaxas e bonés dos nossos marinheiros que, alegres na sua juventude, animavam os recintos citadinos e colhiam a simpatia de toda a gente.

Porém, com o decorrer dos anos, tudo se alterou:

— Hoje, vejo com pena que os navios operacionais já não amarram à bóia no Quadro dos Navios de Guerra, garantindo com a sua presença a defesa da soberania nacional e oferecendo, na maré cheia e com a amarra folgada, um quadro aos visitantes da cidade, que fazia lembrar um grupo de animais bravios no seu habitat natural, revelando toda a sua pujança.

— É pena que, em vez das praças da guarnição dum navio de guerra, com o seu aprumo e decoro militar que as destacavam do cidadão comum, se veja desembarcar um grupo de indivíduos (alguns tão mal trajados) que mais parecem tripulantes dum barco de pesca quando regressa da campanha.

— É pena que os nossos navios quando saem para o mar o façam tão cosidos nos contrafortes do pontal de Cacilhas que só um observador atento os consegue detectar; quando regressam, com o mesmo rumo, fazem-no tão apressados que até parecem envergonhados, para se refugiarem na Base Naval onde se confundem. Este procedimento poderá ser cómodo para o comandante, poderá ser prático para a guarnição, mas o certo é também que a falta de presença pode levar o povo a pensar: onde está a Marinha que ninguém a vê?

— Finalmente, tenho pena de não fazer mais uma viagem longa, para respirar o ar puro do mar, sentir que a vida do mar continua sempre a vibrar nos corações dos nossos marinheiros.

Deixo todavia, por agora, estas considerações para recordar o episódio de humor que se segue.

Certo dia em que estavam vários navios amarrados à bóia no Tejo, um gasolina veio a terra para embarcar licenças que vinham jantar a bordo. Determinada senhora que se encontrava na ponte junto à extinta doca denominada "Caldeirinha", aproximou-se do patrão do gasolina para lhe perguntar se o seu João ainda viria também a terra. O patrão da embarcação, depois de fazer um esforço de memória para se recordar de quem seria o João, perguntou à senhora:

— Qual João?!

A senhora, um pouco desapontada com a ignorância do patrão da embarcação, respondeu-lhe:

— Meu marido faz o mesmo que o senhor faz...! É o comandante do "República" pequenino...

Joaquim José Ferreira
1.º-ten. SG

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

2.º-ten. FZ RN António dos Santos Pereira da Costa com D. Maria Fernandes Pacheco Gomes, em 3-8-80.
Cadete FZ RN Luís Carlos Carriço com D. Rufina Odete Cunha Andrade, em 18-8-80.
1.º-sarg. CM Avelino Torres da Silva com D. Teresa Pereira Alves, em 9-8-80.
1.º-sarg. MQ Joaquim Francisco Cavaleiro com D. Maria Adelaide de Morais, em 2-8-80.
173674/Cabo CM José Manuel Figueira dos Santos com D. Maria de Lurdes Lopes Fonseca, em 10-8-80.
81576/1.º-mar. FZ Júlio Estêvão Salgado Madeira com D. Lídia Felicidade Silvestre do Carmo, em 29-8-80.
209776/1.º-mar. V Florindo Cristóvão Filipe com D. Maria de Lurdes Balau Martins Catarino, em 2-8-80.
179377/1.º-mar. FZ Rui Jorge Bento Estêvão com D. Estela Nair Serra Galino da Silva, em 17-8-80.
244677/1.º-mar. grad. Mário Rosa dos Santos com D. Maria Adelisa da Silva Custódio, em 9-8-80.
718578/1.º-mar. FZ Sebastião Modesto de Jesus Carvalho com D. Maria de Lurdes Marques de Oliveira, em 10-8-80.
743178/1.º-mar. FZ Carlos Alberto Lopes Ribeiro com D. Cesaltina Rosa Ramalho, em 23-8-80.
185478/2.º-mar. CM Adão Fernando Queirós Veloso com D. Maria José Teixeira Barbosa, em 9-8-80.
344878/2.º-gr. CM Nelson António Costa de Sousa com D. Maria Irene Mota, em 2-8-80.
280879/2.º-gr. CM Germano Pereira dos Santos Raquel com D. Alzira Gonçalves, em 14-8-80.
747379/2.º-gr. S/C José Manuel de Jesus Tavares com D. Maria Alice Abrantes Coelho, em 7-9-80.
757879/2.º-gr. S/C Américo José das Neves Ferreira com D. Delmira Mendes, em 30-8-80.

PASSAGENS À RESERVA/ /APOSENTAÇÕES

Cap.-m.-g. FN António Perquilhas Teixeira, em 13-9-80.
2.º-ten. OT Isidro de Almeida Alves, em 23-9-80.
Sarg.-chefe A Joaquim Moreira Rodrigues, em 7-9-80.
Sarg.-aj. M Avelino António Mendes, em 25-8-80.
Sarg.-aj. FZ Francisco Benavente Marcelino, em 1-9-80.
Sarg.-aj. CM António Grácio, em 1-9-80.
1.º-sarg. MQ António José de Sousa Mendonça, em 1-9-80.
1.º-sarg. CM Joaquim Casaca Ramalho, em 30-8-80.
1.º-sarg. A António Gomes Duarte, em 1-9-80.
330452/Cabo M Helmo Leote das Neves, em 1-9-80.

FALECIMENTOS

É com desgosto que participamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

V/alm. RF Flávio de Oliveira e Sousa, em 3-9-80.
Cap.-m.-g. RF Armando da Mota Coutinho Garrido, em 14-9-80.
Asp. FZ RN Rui Manuel Monteiro Neves Coelho, em 27-9-80.
1.º-sarg. A RF Joaquim da Costa Vinagre, em 16-9-80.
1661/Cabo M RF José João dos Santos, em 24-8-80.
405055/Cabo TFD Fernando Pereira Alves, em 12-4-80.
431856/Cabo A João da Trindade Mota, em 30-9-80.
739261/Cabo T Celestino Barbeiro Roda, em 1-9-80.
264415/Mar. aux. RF Carlos Augusto Cabrita, em 4-8-80.
172971/1.º-mar. FZV António José de Matos Benisse, em 7-9-80.
237479/1.º-gr. TD Fernando Manuel de Jesus Santos, em 13-9-80.
Raul de Alegria Canunes, fotógrafo de 1.ª classe do QPCM, em 9-9-80.

Uma atitude do secretário do conselho do almirantado

Os três irmãos Brito Capelo: João Carlos, Guilherme Augusto e Hermenegildo Carlos, foram dos oficiais mais distintos da nossa Marinha, cada um na sua especialização predilecta (...). Guilherme Augusto, principalmente oficial de mar, mas também notável governador colonial.
Conheci-o de perto e pude apreciar o seu valor moral que o seguinte facto evidencia nobremente:

Era ele secretário do Conselho do Almirantado, a quem competia zelar pelo rigoroso cumprimento da escala de embarque de serviço de estação.
Estava em número um desta escala um determinado oficial, mas o ministro da Marinha ordenou-lhe que mandasse outro.
Resposta de Guilherme Capelo:
— Nomeio aquele a quem compete; mas se Vossa Excelência não o entende assim, dê-me a demissão e talvez que o meu sucessor satisfaça o que Vossa Excelência deseja.
Guilherme Capelo não foi demitido e para a estação seguiu o oficial a quem competia o árduo serviço.
Era desta forma que Capelo compreendia a justa defesa, moral e material dos interesses da nossa classe.

(Comandante Fontoura da Costa, in "Anais do Clube Militar Naval", Abril/Junho 1960)

Voz da Abita

Cartas ao Director

Dos nossos leitores e amigos recebemos a seguinte correspondência: **Carta do "Pezinhos", cabo M, Alfeite, que transcrevemos:**

Como marinheiro da "velha guarda", que sou, andei embarcado com muitos oficiais aos quais fiquei ligado por laços de amizade que jamais se apagaram.
Há dias encontrei-me com um deles, hoje contra-almirante, reformado desde Julho passado.
Como não podia deixar de ser, falámos dos nossos "bons velhos tempos". Mas, a certa altura, não sei a que propósito, veio à baila a injusta situação dos reformados, cujos vencimentos, não acompanhando os do activo e da reserva, se degradam ano a ano com a inflação, acabando por criar situações verdadeiramente caricatas.
Dizia o almirante:
— Sabes que no dia 1 de Outubro passado fui promovido a... capitão-de-fragata?!
E, perante o meu ar incrédulo, explicou:
— Como deves saber, nesse dia, entrou em vigor a correcção de anomalias (por dois meses que não a apanhei...) resultando daí que, considerando apenas o vencimento-base e não contando com o subsídio de férias que misteriosamente se perde na reforma, fiquei a ganhar menos 100 escudos por mês que um capitão-de-fragata e menos 4300 que um camarada do meu posto que venha a ser reformado depois dessa data!
"E, já agora, ficas também a saber que há almirantes reformados há alguns anos, com vencimento igual a um sargento-mor, que por sua vez ganha mais que um segundo-tenente do activo ou da reserva!
"E mais ainda, há almirantes reformados que recebem metade do que auferem os seus camaradas do mesmo posto do activo ou da reserva (vencimento-base, claro)!
"Compreendeste ou queres que explique melhor e dê mais exemplos?"
A cara de parvo que exibi, perante estas revelações, refletia bem a minha perplexidade. Como é isto possível? Onde está a noção de hierarquia que me ensinaram? Onde se viu uma coisa destas?
E como o meu amigo almirante esperasse a minha resposta, só me veio esta à boca:
— Olhe, senhor almirante, eu sou um simples cabo M e, portanto, não estou à altura de compreender essas coisas... Só pessoas muito inteligentes serão capazes disso...
Só sei que a gente, quando se reforma, parece que deixa de ser... militar!

De João Martins Moura, ex-1.º-mar. L, Cova da Piedade, uma carta com o pedido de publicação do seguinte (do que se considera um dos beneficiados):
A Armada, cuja missão é conhecida, proporciona a todos que a servem, apreciáveis condições de valorização cultural, tornando-se por isso uma grande escola. Pena é que muitos se não aproveitem dessas oportunidades.
A valorização do pessoal da Armada começa na instrução ministrada nos diversos cursos profissionais e pode ser completada pelos cursos por correspondência do CIC e pelos que se processam no Edifício da Marinha ou na Base Naval, no Alfeite. Estes últimos, vão desde o ciclo preparatório ao Curso Geral dos Liceus e funcionam sob a proficiente e dedicada direcção da Chefia do Serviço de Assistência Religiosa da Armada, onde a acção dos nossos capelães tem sido notável, nomeadamente Sérgio Augusto e Gomes dos Santos.
Refira-se que, graças a estes cursos, muitas praças que ingressaram na Armada apenas com o ensino primário, sairam com o 2.º ciclo e com médias finais quase sempre elevadas. Os que continuam na Marinha e fazem também estes cursos adquirem conhecimentos que lhes facilitam o acesso dentro da profissão.
Termino, felicitando todos os que colaboram nesta obra meritória e incitando os camaradas a frequentarem estes cursos que servem tanto aos que ficam como aos que levam baixa.

De João da Silva Campelo, sarg.-aj. E RA, Matosinhos, típica história que se segue:
"BANACAO", ESCREVE-SE COM O OU COM U?
Os mais antigos lembram-se, com certeza, dos tempos em que o

"Banacao" foi introduzido nas Forças Armadas, isto em fins de 1932, princípios de 1933.

Os introdutores desta bebida em Portugal, firma cujo nome não me ocorre, verificaram que para daí usufruirem algumas vantagens necessário seria conseguirem larga clientela e, para o efeito, viram o "furo" do fornecimento da bebida às FA, o que, por si só, lhes garantia, à partida, largos fornecimentos e as consequentes vantagens.

Diga-se, em abono da verdade, que a bebida era agradável, feita à base de cacau e, creio, de algum leite, à mistura; a verdade é que, no período das experiências então feitas, nós saboreávamos com agrado essa bebida que era servida ao pequeno almoço; no entanto, não deixávamos de sublinhar que, no caso de a Armada autorizar fornecimentos futuros, substituindo o "Banacao" pelo café, não deixaríamos de "pagar as favas", pois que uma vez senhores do monopólio, a bebida seria manipulada a bel-prazer dos fornecedores e nós, marinheiros, seríamos os lesados.

Os fornecedores, claro, garantiam a pés juntos que não senhor, que a bebida manteria sempre aquele nível, uma vez que estavam interessados na sua divulgação e expansão e não em desacreditá-la. O certo é que, uma vez o contrato celebrado, começámos a sentir os efeitos. A bebida, até então gostosa e com um aroma muito agradável, que ultrapassava as paredes do refeitório, passou a ser uma aguada insípida, e a maior parte da malta já nem ia ao refeitório tomar o pequeno almoço. Dizia-se que iam ser tomadas medidas para resolver a situação, mas nada de concreto foi feito. Muitos, passaram a reunir uma espécie de "rancho da porca", comprando café, que confeccionavam de manhã, para acompanhar a "bucha", o que constituía o pequeno almoço. Creio mesmo que houve um dia em que o "Banacao" não foi bebido, não tendo os rancheiros ido buscá-lo à cozinha. Os fornecedores chegaram a ser chamados à ordem, tendo apresentado argumentos que desconhecemos. Durante alguns dias, a partir de então, as coisas melhoraram ligeiramente, mas logo se voltou à mesma.

Uma bela manhã, o sargento de dia também fez coro connosco, pois pedimos-lhe para provar o "Banacao" e ele disse logo que aquilo "não tinha jeito nenhum". Lembro-me bem dele, homem alto, daqueles que classificamos de "calmeirão", muito bom profissional, mas um pouco falho de cultura geral. Ora, quase todos nós, voluntários, tínhamos uma certa preparação cultural e apercebíamo-nos das suas deficiências, nesse aspecto. No entanto, era por nós respeitado até porque, no fundo, era nosso amigo, embora, por vezes, um tanto ríspido. Como era alto e forte, e tinha uns pés enormes, chamávamos-lhe o "Patolas". Chamávamos-lhe... era uma maneira de dizer, pois só pronunciávamos este nome quando ele não podia ouvir.

Uma manhã — isto passava-se na Brigada de Mecânicos, em Vale de Zebro — assomou ao varandim que cercava o pátio interior da Brigada, e chamou o primeiro que viu.
— Ouve lá, oh marujo! (era a sua forma invariável de nos tratar).
— Diga, senhor mestre — respondeu o visado.

— Como se escreve "Banacao": com "o" ou com "u"?
O "Cai Nelas", tal era a alcunha do nosso camarada, bom rapaz e com alguma cultura, não esteve com meias medidas e respondeu:
— Ó senhor mestre, a palavra é nova, mas creio que é facultativo, tanto se pode escrever com "o" como com "u".
— Qual facultativo, qual carapuça! Ou uma coisa ou outra... "sim ou sopas"!
O "Cai Nelas" não lhe deu troco e seguiu o seu caminho.

Encafuou-se, então, no seu gabinete, por certo a registar o "Banacao" ou "Banacau" no livro de serviço, como primeira refeição do dia.

De Alberto Oliveira, ex-1.º gr. L, o "Barracas", Jersey — Inglaterra, recebemos uma carta de que transcrevemos:

(...) Tenho pensado muitas vezes ser incompreensível que muitos que chegam a estar na Armada 3 ou 4 anos nunca tenham tido a oportunidade de embarcar... senão nas embarcações da Base, entre o Alfeite e Lisboa, ou nos "cacilheiros", entre as duas bandas do Tejo! (...)

Afirma, depois, que marinheiro que não tenha andado no mar... não é marinheiro. Para ele, que está longe, a Marinha são as suas recordações e a Revista *que lê de ponta a ponta e até lhe dá vontade de voltar a assentar praça (...).*

Termina, saudando o pessoal que faz a Revista, que para si *é a melhor de Portugal,* oferecendo os seus préstimos a todos os camaradas no Bonne Nuit Chalet Hotel, St' John, Jersey, England.

De Carlos Sousa, ex-1.º gr., Lisboa, uma carta em que, a propósito de renovar a assinatura, diz textualmente:

(...) Mais informo que, pela primeira vez recebi a nossa Revista e ao lê-la me senti orgulhoso, revivendo o tempo aí passado e que jamais esquecerei. Tenho verdadeiras saudades e, se houvesse outra oportunidade, apresentar-me-ia de novo como voluntário nessa maravilhosa "Briosa" que tanto me honra ter servido.

De Arnaldo dos Santos Sebastião, Faro, uma carta renovando a assinatura, na qual diz:

Apesar de estar nas condições de reformado (ou morte lenta) continuarei a ser assinante, pois a Revista é sempre uma recordação viva dos meus 41 anos de serviço.
Bem haja quem teve a ideia de publicar a "Revista da Armada".

—

N. R. — A nossa Revista foi concebida e realizada pelo ilustre e saudoso ministro da Marinha, vice-almirante Manuel Pereira Crespo. A ele se deve a sua existência.

Madeira: o mais recente Comando Naval

UM POUCO DA *PÉROLA DO ATLANTICO*

Flores, bailinho, paz, simpatia, exuberância da natureza, sol brilhante, eis a Madeira, a chamada *Pérola do Atlântico.*

Não era assim, certamente, à data da sua descoberta em 1419, pelos navegadores portugueses João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira.

Encontradas totalmente desabitadas mas com densa vegetação que lhes originou o nome, as ilhas do arquipélago da Madeira começaram a ser colonizadas em 1425. Foram os portugueses, pois, os primeiros colonizadores, embora não se possa afirmar com a mesma precisão que tenham sido eles os primeiros a pisar o solo do arquipélago, pois que, em 1346, o inglês Robert Machim parece referir-se a essas ilhas, a propósito de um naufrágio aí ocorrido.

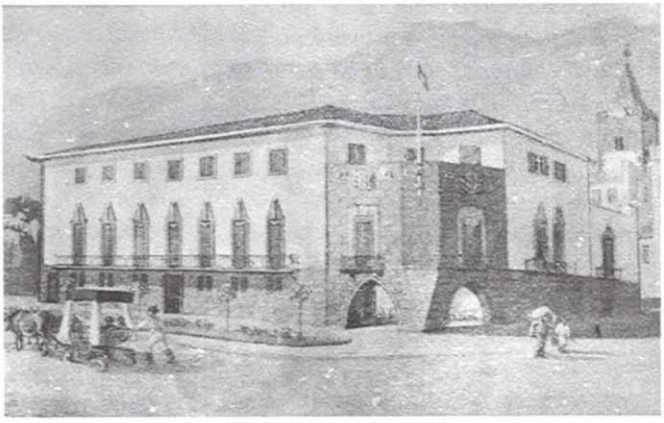
Após a presença portuguesa, foi grande e rápido o desenvolvimento do arquipélago e durante 150 anos, nada houve que perturbasse a vida pacífica das ilhas.

Só em 1566, um grupo de piratas franceses tentou, sem êxito, a sua invasão e, em 1580, com o domínio dos Filipes no reino de Portugal, a Madeira se viu forçada também a aceitar o domínio espanhol, domínio esse que teria o seu termo com a Restauração de 1640.

Acontecimentos célebres, teve-os a Madeira em grande número, entre os quais a visita de Cristóvão Colombo que casou com uma filha do governador da ilha e viveu, durante algum tempo, em Porto Santo.

Pela sua beleza natural, sempre a Madeira foi alvo do interesse e atenção de outros povos, nomeadamente dos ingleses que viram facilitados esse interesse com o casamento do rei Carlos II de Inglaterra com Catarina de Bragança.

Também durante as invasões napoleónicas, tendo Portugal estreitado os seus laços de amizade com a Inglaterra, foi destacado para a Madeira um bom contingente de soldados ingleses que por lá permaneceram e casaram, havendo hoje ainda uma larga camada da população descendente de ingleses, em especial na zona da Camacha, do Monte e do Santo da Serra.



O edifício do Comando Naval da Madeira, na Avenida do Mar. (Aguarela de Max Romer — 1954).

De origem vulcânica, formada por uma cadeia de montanhas onde sobressaem o Pico Ruivo, o Pico do Areeiro e outros, a Madeira tem uma orla maravilhosa, alta e de pontos inacessíveis, como, por exemplo, o Cabo Girão, a segunda maior falésia do mundo. De clima ameno, sem grandes amplitudes térmicas, a Madeira não tem, contudo, homogeneidade climatérica; pelo contrário, há diversos microclimas, devidos à natureza do relevo. Com cerca de 300 000 habitantes, dos quais um terço reside na cidade do Funchal, o arquipélago é constituído pelas ilhas da Madeira, a maior, a mais rica e a mais populosa, Porto Santo, apenas com 20 000 habitantes e os ilhéus das Desertas e Selvagens, sem qualquer população.

Os colonos, na sua maior parte, foram algarvios, minhotos, flamengos e genoveses (estes estrangeiros) e também alguns escravos levados para trabalhar a terra, sobretudo negros, mouros e judeus, sendo de salientar uma forte colonização inglesa, como acima referi, no século XVIII.

De toda esta miscelânea surgiu uma variada índole nos habitantes do arquipélago, a qual passa, em aspectos sentimentais, desde o saudosismo europeu à melancolia do mouro ou ao ritmo africano.

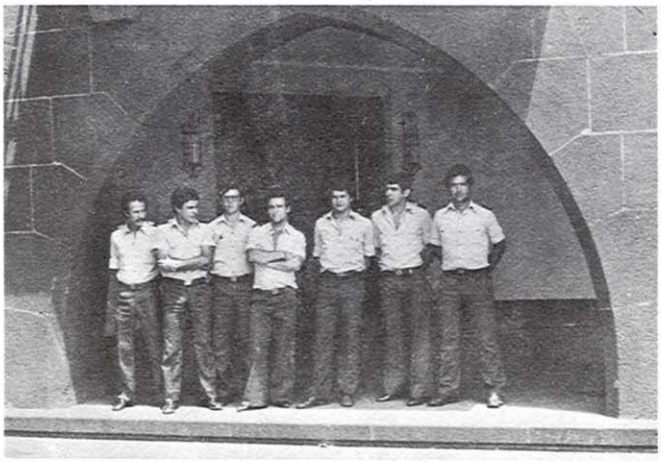
Dotado de paciência e persistência, de alegria e religiosi-

Castelo do Pico, onde se encontra instalada a Estação Radionaval do Funchal.

dade, o madeirense fez da sua terra um jardim onde, para além das flores, com hortenses e orquídeas à mistura, não faltam, nem a arte presente na Sé ou no Museu das Cruzes, nos bordados ou embutidos, nem a graciosidade dos seus lugares turísticos, como o Jardim Botânico, o Parque de Santa Catarina, o Palácio de São Lourenço, a Boca dos Namorados, o Curral das Freiras, etc.
Pérola e jardim por todos os motivos, a Madeira é-o ainda mais pelo actual surto de progresso que, de ano para ano, dá ensejo aos turistas de aí encontrarem um dos lugares paradisíacos que, infelizmente, já não abundam muito por esse mundo.

A MARINHA NO ARQUIPÉLAGO

Daria gosto falar mais, muito mais, da ilha da Madeira, de cuja beleza nunca a pena se cansaria de escrever. É das terras onde se vai e se gosta sempre de voltar. Comigo, assim acontece.
Ali fui encontrar, durante a última estadia, no final da viagem que o navio-escola "Sagres" efectuou ao Brasil, um amigo de longa data, amigo dos tempos difíceis do Lago Niassa, ao norte de Moçambique, momentos a que ele soube incutir um novo espírito, o espírito de *um paraíso secreto* como humoristicamente designava Metangula, a base da Marinha à beira do Lago. O mundo dá muitas voltas, tal como a vida. Sim, a vida. A minha, a dele, a de todos. Incumbido das missões mais heterogéneas, todas elas de destaque e responsabilidade, de ordem operacional e diplomática, no país e no estrangeiro, o capitão-de-mar-e-guerra Chuquere é agora o comandante naval da Madeira. Melhor dito, é o *homem dos três bonés,* como ele próprio se intitulou, espraiando-se numa gargalhada sonora e estridente, no meio de um *bate-papo* informal mas animado. Além daquelas funções, é também o capitão do porto do Funchal e ainda o director da Estação Radionaval. Daí, os três bonés que, aliás, lhe assentam muito bem, embora ele gostasse de os ver distribuídos por outras tantas cabeças.
É que ele, comandante naval, é o único oficial de Marinha na Madeira, em unidades de terra, já que existem também dois patrulhas da classe "Cacine", neste momento o "Limpopo" e o "Cunene", ali prestando serviço, havendo em cada um deles, três oficiais. Em terra, porém, há apenas um, o comandante naval.
E não é maior o número de sargentos, também um apenas, o sargento Filipe, inteiramente dedicado à Radionaval, instalada no Forte de S. João, à qual os funchalenses chamam *Rádio Pico,* mercê da situação elevada num dos pontos altos da cidade, sendo bem prestimosos os seus serviços, ao que ouvimos, pois a Radionaval serve não só as comunicações da Marinha mas ainda, em mui-



Algum pessoal que presta serviço no Comando Naval da Madeira.

tos momentos, as do Exército e mesmo as do Governo Autónomo.

O restante pessoal militar, muito reduzido, o pessoal militarizado e civil em serviço na Capitania, na Estação Radionaval e nos faróis, não ultrapassa os noventa elementos.

Criado em 1979, o Comando Naval da Madeira assenta nas infraestruturas da anterior Capitania, limitadas e insuficientes para a realização plena dos seus objectivos e das novas missões atribuídas, tais como patrulhamento e fiscalização da zona económica exclusiva (ZEE), apoio aos faróis, nomeadamente no que concerne a transporte de pessoal e material, apoio à navegação, apoio às unidades do Exército, mormente às colocadas em Porto Santo, e apoio à população civil também, sobretudo no âmbito dos transportes, enfim, numa vasta gama de actividades às quais se procura dar resposta.

Contudo, não são muitos os meios disponíveis, quer em pessoal, quer em material. Essa deficiência é suprida pela determinação com que cada um dos elementos se dedica ao seu serviço. Foi, pelo menos, o que depreendi do contacto, embora rápido e esporádico, com os marinheiros do Funchal, suficiente, no entanto, para dar *dez réis* de conversa ao cabo Ramalhosa, natural do Continente mas casado na Madeira, ao marinheiro Ferreira, condutor, que não pára um momento, ao Coimbra, o mais novato de todos, enfim, um grupo que disse de si, da Marinha e da Madeira. E disseram bem. Só que o trabalho aperta um bocadinho, assim depreendi. A minha recomendação não podia ser outra senão esta: amigos, o trabalho nunca fez mal a ninguém.

Sorridentes, posaram para a fotografia, mesmo em frente ao edifício do Comando, um belo imóvel de sabor local, na Avenida do Mar.

Depois, foi um abraço de despedida.

Mas uma certeza ficou. É que a "Revista da Armada" não se esquece da sua *gentinha* da Madeira.

Delmar Barreiros
Capelão graduado em cap.-ten.

Poesia; estética e acção nas palavras

São ilimitadas as barreiras da poesia. Cada assunto é uma porta aberta a uma infinidade de temas inesgotáveis. Na verdade, fazer-se poesia é algo de mais refinado e concreto do que *sentir* uma flor. A sensação de beleza está presente em quase todas as facetas da vida, mesmo naquelas que aos nossos olhos se afigurem horrendas.

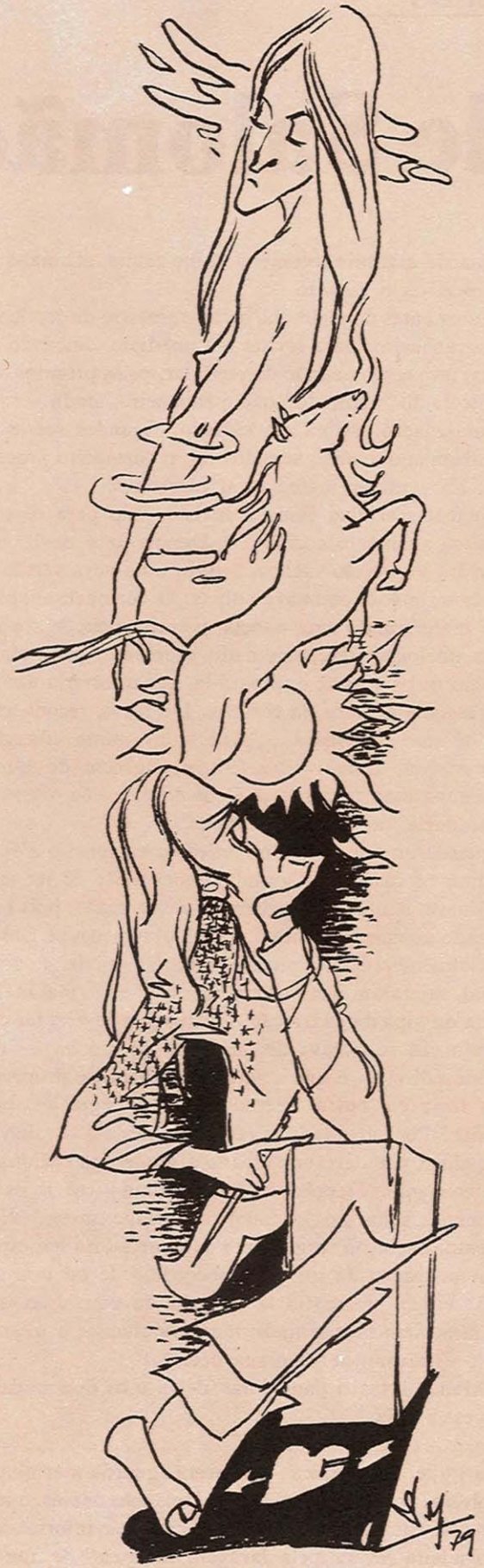
Quem conseguiu já, guardar nos sentidos o belo tétrico de um incêndio, ou ainda a beleza existente num ser inanimado? Não, não se trata aqui de sentimentos sádicos ou mórbidos. A verdade é que, embora um incêndio represente uma perda irrecuperável, isso não significa, nem consegue, de modo algum, *retirar* das chamas o esplendor e grandeza esmagadora que elas representam aos nossos olhos, quando perante elas nos conseguimos alhear dos factores económicos, humano e ecológico que tal facto representa para o mundo materialista, nada tendo a ver, todavia, com a parte sensível e apreensível da estética. E não será isso o que designamos por belo? Será que belo é apenas um superlativo de bonito, ou será a busca constante de algo que consiga superar a nossa imaginação? Quem não compreender o que significa a busca do belo em poesia, dificilmente entenderá os mochos e fantasmas de Bocage.

. . .
E vós, ó cortesães de escuridão,
Fantasmas vagos, mochos piedosos,
Inimigos como eu da claridade,
Em bandos acudi aos meus clamores
Quero a vossa medonha sociedade
Quero fartar meu coração de horrores.

Ser poeta, somos todos nós. Mesmo perante algo de repugnante, o ser pensante pode conseguir aliar o conceito de beleza ao de repugnância. Daqui, podemos concluir que poesia é, afinal de contas, qualquer coisa de mais profundo do que um simples conjunto de estrofes. Eu diria mesmo que poesia é a sensação estética que se imprime nas mais subtis formas de pensar. E agora, partindo da minha concepção (filosófica?) de poesia, abrem-se, necessariamente, uma imensidade de questões tais como: se todos somos poetas, quem é o *poeta?*
Responderia Fernando Pessoa

O poeta é um fingidor:
Finge tão completamente
Que chega a fingir que é dor
A dor que deveras sente.

José Farinha
1.º-mar. L



Poeta

OH, POETA
Imaginário
que buscas a inspiração
nesse sangue gelado
que acarretas nas veias!

TRISTE POETA
que deixaste
secar a tua pena!!!...
Que vais agora inventar
para nos contar?
Que melodias
nos ensinarás agora?
A que mundos
poderás agora transportar-nos?

OH, MEU POETA!!!
Meu Poeta
de cavalgadas loucas
esmagado pelo tropel
dos amores sem sol...

OH, MEU POETA
de olhos brancos
cansados de esperança...

Deixa-me
CONTIGO sofrer
essa PENA, que,
também é a MINHA!!!...

Maria Luísa de Castro Alves Henriques
3.º oficial do QPCPFNC

HISTÓRIAS
DE MARINHEIROS

23 – Justiça de Salomão

O posto de guarda-marinha era, no meu tempo, o mais esperançoso da Armada. Não se era ainda, como hoje, já oficial, mas em rigor já não se era também aluno da Escola Naval.

Toda a carreira se desdobrava, prometedora, na frente dos rapazes. Jovens, livres, cheios de entusiasmo, não havia dificuldades que não vencessem, nem trabalhos que os assustassem. Os guardas-marinhas estavam sempre prontos para tudo. Adjuntos dos oficiais especializados nos navios maiores, rapidamente se integravam nos serviços de bordo, tornando-se preciosos auxiliares. Não lhes faltavam qualidades de iniciativa, de dedicação e de zelo. Aquele que não se revelava em guarda-marinha, jamais se revelaria, decerto, pela vida fora.

Alguns iam cair nos navios pequenos da nossa Armada — lanchas e canhoneiras — e aí assumiam logo o cargo de imediatos. Que grande salto!... Ainda ontem aspirantes, frequentando os bancos da Escola, e já hoje directos colaboradores dos comandos. Nessa posição, interferiam em toda a vida da unidade: relações com a guarnição, beneficiação e condução do material, colaboração na manobra do navio. Sobre os seus ombros pesavam, assim, um certo número de responsabilidades. As dificuldades surgiam a cada passo e o brio do guarda-marinha desejava triunfar de todas elas. As suas preocupações de ser justo e equilibrado nas relações com a guarnição não eram das que menos o dominavam. Um caso verídico, que vou contar, ilustra, de algum modo, esse facto.

A bordo de uma velha canhoneira, em serviço na fiscalização da pesca no Sul — era a "Damão" — o imediato era um desses esperançosos guardas-marinhas.

Um dia, estando no camarote, uma praça da guarnição pediu para lhe falar. De entrada, logo mostrou que vinha excitada. Era um dos rancheiros, praças auxiliares do cabo de rancho nas tarefas da alimentação do pessoal. Competia-lhes amanhar o peixe, descascar batatas, lavar a palamenta do rancho, arrumar a coberta.

Pois o tal rancheiro, vinha queixar-se do cozinheiro. O caso era, aparentemente, simples. Naquele dia — um sábado — como era de uso, realizava-se a revista de ranchos. O senhor imediato, ao meio-dia, iria passar exame rigoroso à limpeza dos pratos, bandejas, talheres e demais palamenta do rancho. Ora, um dos panos de limpeza, também obrigatoriamente sujeitos a revista, que o rancheiro lavara cuidadosamente na véspera e deixara a secar de noite na adriça da roupa e dobrara, com método, na manhã daquele próprio dia, tinha sido deliberadamente enfarruscado pelo cozinheiro, no propósito evidente, como afirmava, de o comprometer.

O guarda-marinha recomendou-lhe calma, afirmando que iria resolver o assunto.

Minutos antes do meio-dia, o contramestre de serviço apitou a rancheiros para revista e o imediato, descendo à coberta, teve então ocasião de verificar, pelos próprios olhos, o objecto do "atentado" que o rancheiro, ainda vermelho de indignação, exibia em silêncio. Grandes sorrascos o sulcavam aqui e ali e, sem dúvida, o cozinheiro procedera mal. Na verdade, merecia um correctivo.

O guarda-marinha, finda a revista, veio para ré e logo mandou chamar o cozinheiro. Depois de o ouvir, a sua primeira impressão vacilou. Surgiu uma nova versão que, de algum modo, atenuava culpas. O cozinheiro explicara que, manobrando uma panela quente, cheia de sopa, em cima do fogão, teve, em dado momento, para ela não tombar no pavimento e ampará-la, que recorrer a um pano que alguém deixara na cozinha. De facto, reconhecia de boa fé que manchara o pano, mas numa emergência imprevisível. Demais, houvera negligência de quem o abandonara na cozinha, ao Deus dará, e não o arrumara como devia, no cacifo do rancho.

O guarda-marinha mandou retirar o cozinheiro e ficou a meditar no caso. Uma grande preocupação de ser justo o dominava. A um, ao rancheiro, assistia razão, pois todo o cuidado no cumprimento das suas obrigações se frustrara parcialmente. O cozinheiro, também a tinha porque, afinal, sujara um pano na emergência de um mal maior: a perda da sopa da guarnição. É certo que deveria ter considerado que se tratava de um pano do rancho — que é inconfundível — e que a revista era naquele próprio dia. Não teria ele outra alternativa para pegar na panela quente? Por outro lado, o rancheiro deveria ter sido mais cuidadoso, não deixando o pano a granel, na cozinha, por esquecimento. Depois de ter meditado todos os pormenores, achava-os igualmente responsáveis. E, de repente, a solução surgiu clara e imparcial no seu espírito. A preocupação de ser justo obcecou-o de tal forma que nem sequer pressentiu o ridículo da conclusão a que chegara. Sem pensar mais, mandou chamar o mestre do navio e transmitiu-lhe a sua decisão:

— Mande lavar o pano à lavadeira e os dois pagarão a despesa a meias .....

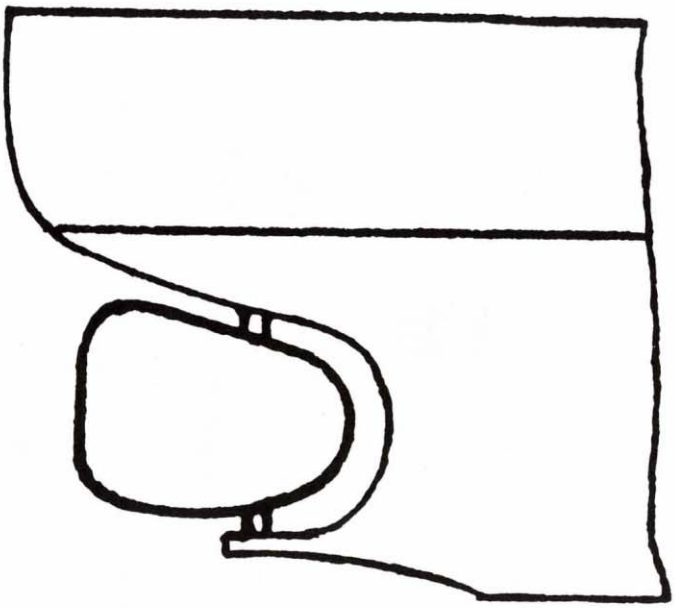
.....

A atitude salomónica do jovem guarda-marinha não resolvera, porém, a dificuldade. Dois dias depois, o mestre do navio, entre embaraçado e indeciso, veio informá-lo que a lavadeira levara pela lavagem do pano de rancho... quinze centavos...

S. B.

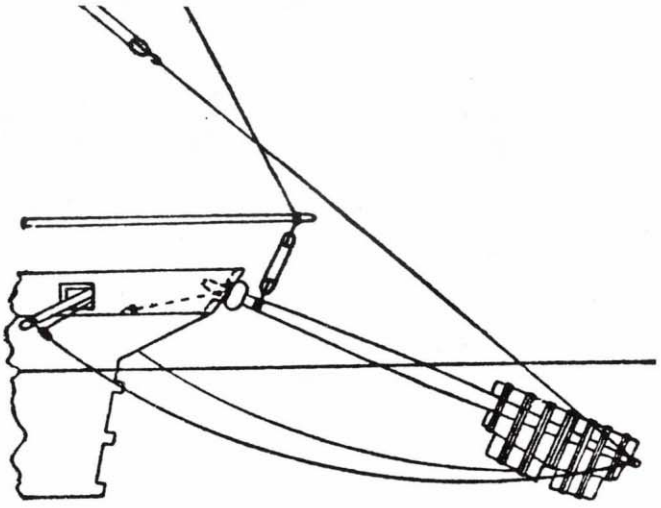
Terminologia Naval

LEME COMPENSADO — Leme que dispõe de uma parte da superfície da porta para vante da madre, requerendo consequentemente menor esforço a sua manobra; leme equilibrado.



LEME DE ENCONTRO — Posição do leme a sotavento, o que faz arribar o navio ou embarcação; contro, leme.

LEME DE ESPARRELA — Leme improvisado com vergas, antenas, espias, etc., para substituição do do navio por qualquer razão avariado ou perdido. A forma mais simples do leme de esparrela é a usada em embarcações miúdas e que consiste em disparar um remo pela popa; leme de fortuna.



LEME DE LÓ — Posição do leme a barlavento, o que faz orçar o navio ou embarcação.

LEME (NÃO DAR PELO ...) — Não obedecer o navio ou embarcação ao leme. Em calão naval, não perceber, fazer-se desentendido.

LENHA (FAZER ...) — Em gíria naval, causar avaria ao próprio ou a outro navio ou embarcação, por abalroamento, acostagem ou atracação violenta.

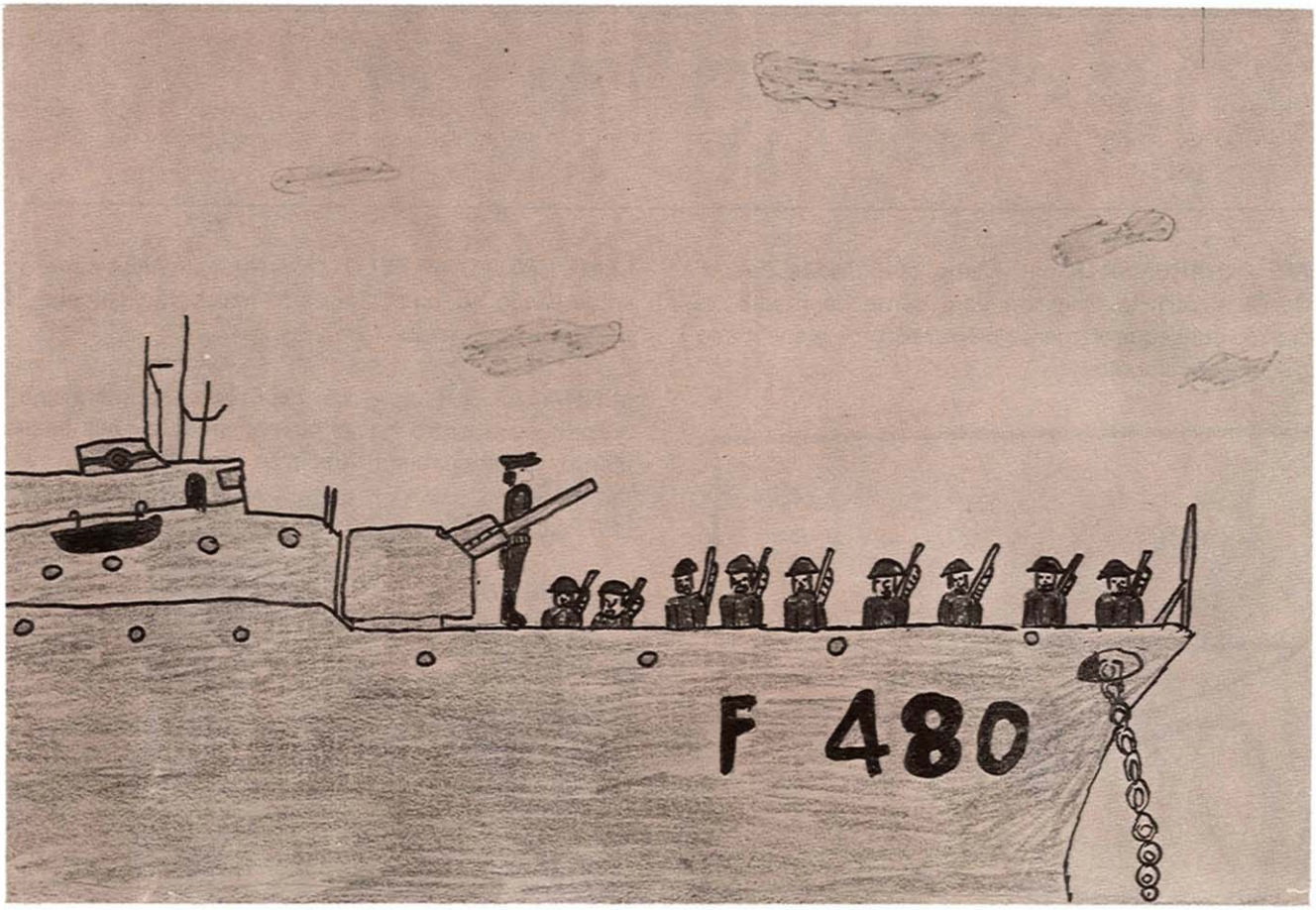
LESTADA — Vento forte e persistente de leste.

LESTE (ESTAR A ...) — Em gíria de bordo, não entender nada de determinada matéria, ignorar totalmente um assunto.

LESTES — Ventos de leste; levantes.

LESTO — Rápido; depressa; pronto para manobra; preparado; desempachado; claro.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN



A Marinha vista pelas crianças

No dia 16 de Abril passado, um grupo de oitenta alunos e alunas das Escolas Primárias de Sismaria da Gândara, Marrazes, Leiria e de Miratejo, Laranjeiro e Almada, acompanhados das respectivas professoras — D. Maria Arminda de Oliveira Fonseca e D. Maria Inácia Alves Martins — visitou a Base Naval de Lisboa, no Alfeite, e alguns dos navios ali estacionados.

Ambas as professoras mencionadas enviaram ao Comando Naval do Continente, desenhos e redacções dos alunos, alusivos à visita.

Em todas as cartas é patente a alegria e a admiração das crianças pelas visitas aos navios, bem como o seu reconhecimento pela maneira como foram recebidas e guiadas pelas respectivas guarnições.

Dessas cartas, que nos foram facultadas pela 2.ª Divisão do Estado-Maior da Armada (comandante Bandeira Enes), transcrevemos os saborosos períodos que se seguem e bem assim o nome dos respectivos autores:

O senhor que nos mostrou o barco de guerra foi muito simpático e explicou tudo muito bem.
Eu gostava de andar de barco como os marinheiros. Gostei muito.

(Da carta de Nuno Guilherme dos Santos Serrador Mendes Pereira, de 8 anos).

No barco havia canhões e outros barcos pequeninos que se chamam baleeiras.
O barco por dentro parece uma casa em ponto grande com muitas divisões.

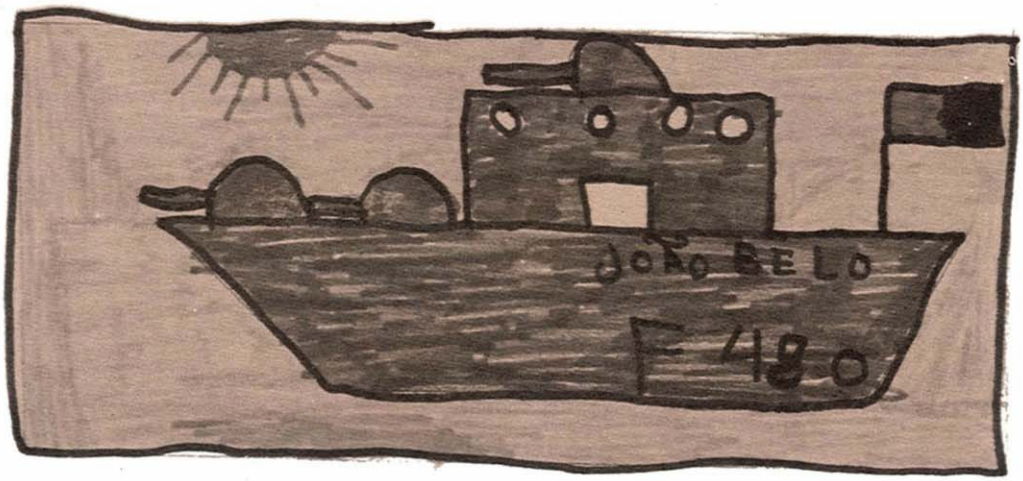
(Da carta de Paulo Fernando da Costa Sá Aguiar).

Depois nós vínhamos de ver os canhões que estavam dentro do barco e fomos à casa de banho, não são como as nossas. Alguns meninos perderam-se, outros foram pintar e algumas meninas e meninos foram ver o refeitório.

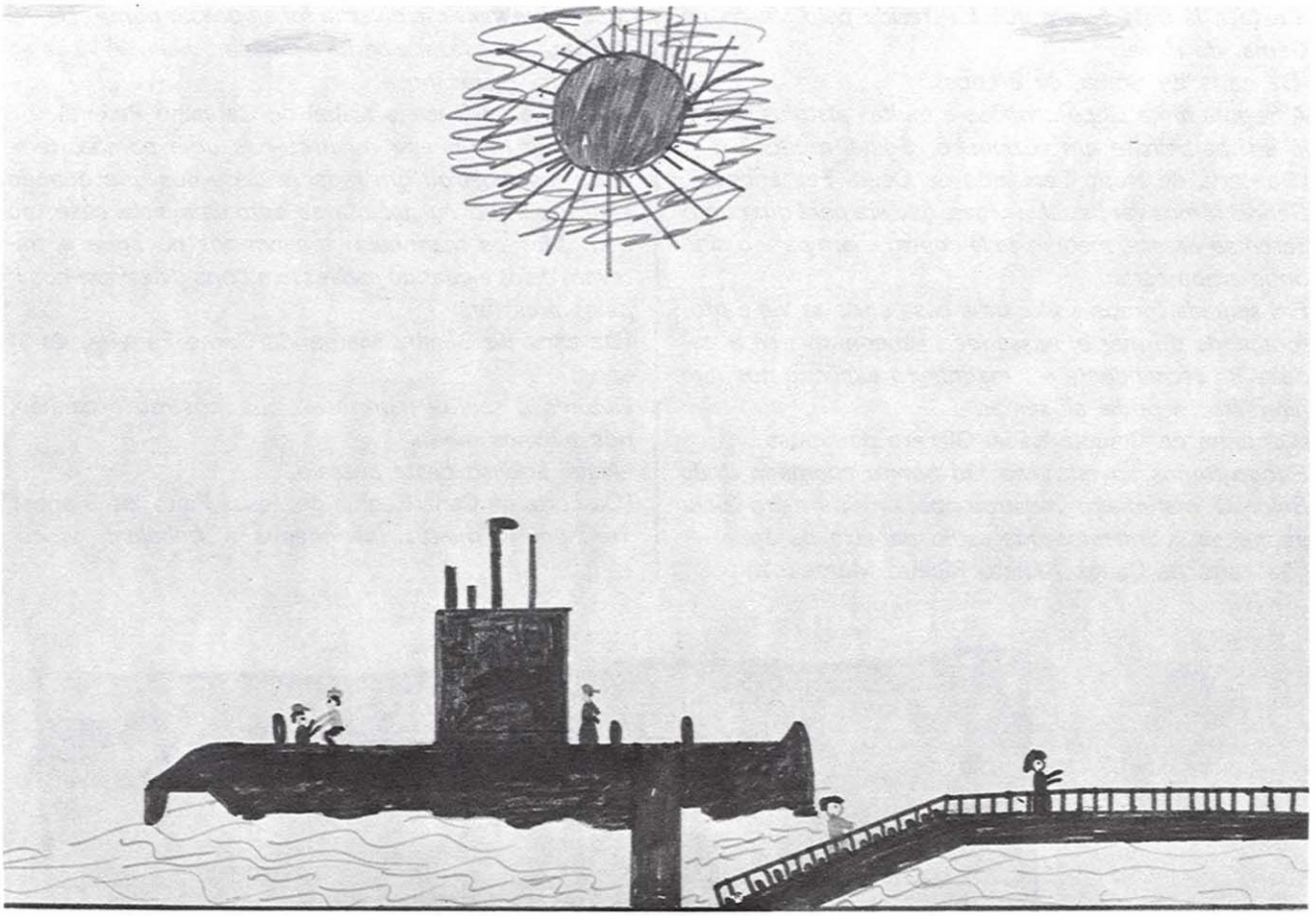
(Da carta de Gabriela Pessoa Lima, de 8 anos).

Uns marinheiros foram-nos mostrar o Palácio do Alfeite

e estava lá uma árvore que foi trazida pelo Vasco da Gama, da India.
(Da carta de Sónia, de 8 anos).
A fragata tinha cinco canhões e muitas pistolas. Havia lá um barbeiro e um cozinheiro. Gostei muito.
(Da carta de Nuno Fernando da Costa Fernandes).
Depois fomos ver os salva-vidas, que era para quando o barco se virasse, metiam-se lá dentro e iam para o sítio onde embarcaram.
Em seguida fomos visitar uma casa onde se via a profundidade do mar e, nesse local, encontrava-se a cadeira do comandante e o marinheiro explicou-nos que ninguém se podia ali sentar.
(Da carta de Cláudia Isabel Oliveira de Sousa).
E logo fomos ao tal navio tão bonito chamado João Belo. O marinheiro mostrou-nos um morteiro para atingir os submarinos que estão debaixo de água.
(Da carta de Carlos Alberto Ribeiro Monteiro).
Mas o que mais me divertiu foi ao passar numa sala ver um barbeiro a fazer a barba a um marinheiro. A visita ao navio foi maravilhosa.
(Da carta de Susana Isabel de Carvalho Pereira).
O senhor marinheiro mostrou-nos uma bomba, também nos mostrou um radar e disse-nos que quando algum pombo ou gaivota se aproxima dele caem ao mar. Mas os marinheiro tiravam-nos da água e tratavam deles e quando estivessem bons deixavam-nos ir pelos ares fora.
(Da carta de Sandra Margarida Gante Ferreira, de 11 anos).
Quando o senhor marinheiro nos mostrou o canhão, nós tivemos medo.
Gostei imenso deste passeio.
(Da carta de Carla Regina de Jesus Pinto, de 8 anos).
Também vi muitos marinheiros a trabalhar, vi co-



Sara a fragata João Belo 480.
É um beijo para todos no barco
e um para o chefe.
de
Maria João Vieira Cafadão
2400 Leiria
Eu sou filha de um antigo marinh



zinheiros a fazer comer e outros a lavar a loiça. Lá tudo trabalhava.
(Da carta de Helena Margarida dos Santos Ferraz, de 10 anos).
Eu disse a um marinheiro: Quanto é que amanda um canhão?
E o marinheiro respondeu que amandava 17 000 metros, ou seja 17 quilómetros.
(Da carta de António Paulo Parreira Dias Rego).
Os marinheiros eram muito brincalhões e gozões. Eu já estava cansada de subir e descer escadas.
(Da carta de Ana Cláudia da Silva Ferreira Joaquim).

N. R. — As crianças são iguais em todo o mundo. Curiosamente, depois de elaborada esta notícia vimos no "Cols Bleus", n.º 1623, da Marinha francesa, uma reportagem duma visita similar com observações e desenhos iguais aos nossos.

Filatelia

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Em atenção às três séries de selos dedicados à Conferência Mundial de Turismo, que entraram em circulação no dia 17 de Setembro passado e sobre as quais escrevemos no último número tratando da questão das taxas, reservámos para hoje um comentário sobre o número exagerado dos selos emitidos (24 milhões e duzentos mil), o que não se compreende tendo em conta a frequência com que aparecem novos selos em Portugal. Também, não resistimos à tentação de dizer que, considerando o tema Turismo que se pretendeu evidenciar, muitos acham que a ideia não foi conseguida pelo facto de o estilismo dos motivos não ser o mais recomendável. De facto, por que não se optou por paisagens reais em que o nosso país é tão rico? Razões houve, com certeza, mas, por des-

conhecidas, elas são discutíveis, já que se deixou escapar uma grande oportunidade, ficando-nos somente um conjunto de selos de reduzido interesse; pelo pouco que expressam.
Conforme estava previsto e dentro das cerimónias da inauguração da LUBRAPEX 80, foi posta em circulação, em 18 de Outubro, a série que reproduzimos e nos mostra quatro barcos, respectivamente, segundo os próprios selos indicam, "Caravela", "Nau", "Galeão" e "Escuna a Vapor".
De apresentação sóbria mas com cores agradáveis, os motivos são apresentados muito pobremente, dada a riqueza de pormenor que algumas dessas embarcações possuiam e nestes selos não foi realçada.
Infelizmente, são muito parcos os nossos conhecimentos sobre a matéria mas, como os analisamos em confronto com a série "Embarcações", aparecida em Moçambique em 1963, concluímos que a comparação não é possível, pelo que deixamos aos entendidos a responsabilidade de se pronunciarem. De qualquer modo, julgamos muito feliz a escolha deste tema para os selos alusivos à LUBRAPEX 80, Exposição Filatélica Luso-Brasileira, já de projecção mundial e que, como certamente todos recordam, se realizou este ano em Lisboa, no mês passado.

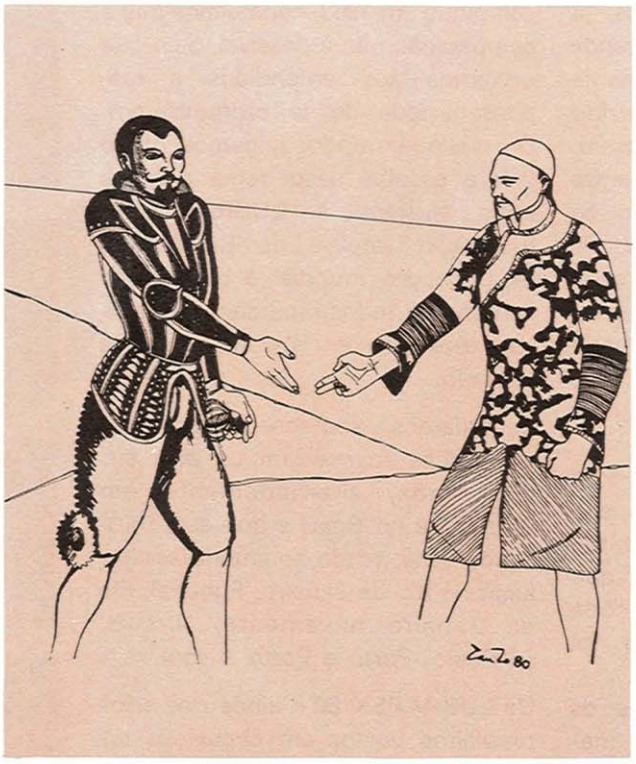
Recordamos somente que estas exposições se realizam de dois em dois anos, alternadamente em Portugal e no Brasil e que esta foi a 8.ª da série, tendo as anteriores tido lugar no Rio de Janeiro, Funchal, Rio de Janeiro novamente, Aveiro, S. Paulo, Porto e Porto Alegre.

Da LUBRAPEX 80 e ainda dos selos brasileiros postos em circulação no mesmo dia, alusivos ao acontecimento, nos ocuparemos no próximo número.

UNIFORMES MILITARES

Prosseguimos a apresentação dos selos deste tema, emitidos nos ex-territórios portugueses de além-mar, reproduzindo hoje os selos entrados em circulação em Timor, em 1967. Dados técnicos: como todos os do conjunto, os motivos foram desenhados por Alberto Cutileiro e a sua impressão em litografia foi feita na Casa da Moeda. Fardamentos apresentados são: soldado de Infantaria de 1789, oficial de cipaios de 1792, oficial de Infantaria de 1815, soldado de Infantaria de 1890, oficial de Infantaria de 1903, soldado da mesma arma de 1918, soldados de Caçadores Especiais de 1964 e soldado pára-quedista do mesmo ano.

G. Brandão
2.º-ten. SG



Heróis do mar...

Muita gente está convencida de que o epíteto de "heróis do mar" com que nos vangloriamos, nos vem apenas das Descobertas. Não é verdade! Muitos outros feitos praticaram os portugueses no mar, sem que se lhes tenha dado ainda o merecido relevo. Quantos de nós conhecerão, por exemplo, o episódio que vamos relatar?

BATALHA DA BOCA DO TIGRE

No dia 23 de Novembro de 1809, foi promulgada uma Convenção entre o Governo da China e o governador de Macau, cujo texto é o seguinte:

Sua Exa. o Vice-Rei das duas províncias de Quang-Tong e Quangsi e o governador da cidade de Macau, estando igualmente convencido da necessidade de pôr fim à depredação dos piratas da China, que sem temor infestaram os mares que banham as duas cidades de Cantão e de Macau, para assim restabelecer a tranquilidade pública e a segurança do comércio e navegação nestas paragens, resolveram mutuamente concluir uma Convenção para equipar uma Guarda-Costa (esquadra a corso) que será guarnecida pelas forças dos dois Governos. Eles nomearam para o dito fim, como seus representantes, a saber: Sua Exa. o Vice-Rei de Cantão nomeia os mandarins Pom, de Hiang-San, Shin-Kei-Chi de Navgmay, e Ches da Casa Branca; e o governador de Macau nomeia como seus representantes a Miguel de Arriaga Brun da Silveira, desembargador ouvidor de Macau, cavaleiro da Ordem de Cristo e a José Joaquim de Barros, capitão-mor do campo, cavaleiro da Ordem de Cristo, os quais, depois de haverem trocado os seus respectivos plenos poderes, concluiram e convieram nos seguintes artigos:

Art. 1.º — Estabelecer-se-á imediatamente uma Guarda-Costa, composta de seis navios portugueses armados, unidos à Esquadra Imperial, que deverá cruzar desde o Paul, Boca Tigre, até esta cidade e desde esta cidade até Hiang-San pelo golfo, a fim de obstar a que os piratas entrem nos canais que eles até aqui têm principalmente infestado, exercendo todas as crueldades e as mais horríveis devastações nas aldeias e cidades da costa do mar.

Art. 2.º — O Governo chinês convém em pagar a soma de 80 000 taés para as despesas dos navios portugueses. Não será lícito faltar à execução deste artigo, ainda que a expedição se malogre por alguma causa inesperada.

Art. 3.º — O Governo de Macau equipará com gente, armas, munições, etc., os seis navios acima estipulados com a maior pressa possível.

Art. 4.º — Ambos os Governos e as suas forças respectivas empregadas neste serviço cooperarão mutuamente um com o outro em promover o objectivo que ambos têm em vista.

Art. 5.º — Todas as presas tomadas aos piratas pelas forças combinadas serão igualmente divididas entre a Esquadra Portuguesa e Imperial.

Art. 6.º — Conseguindo-se o objectivo da expedição todos os antigos privilégios de Macau lhe serão restituídos.

Art. 7.º — Esta Convenção deve ser considerada como ratificada pela assinatura das partes que subscrevem em virtude dos seus plenos poderes.

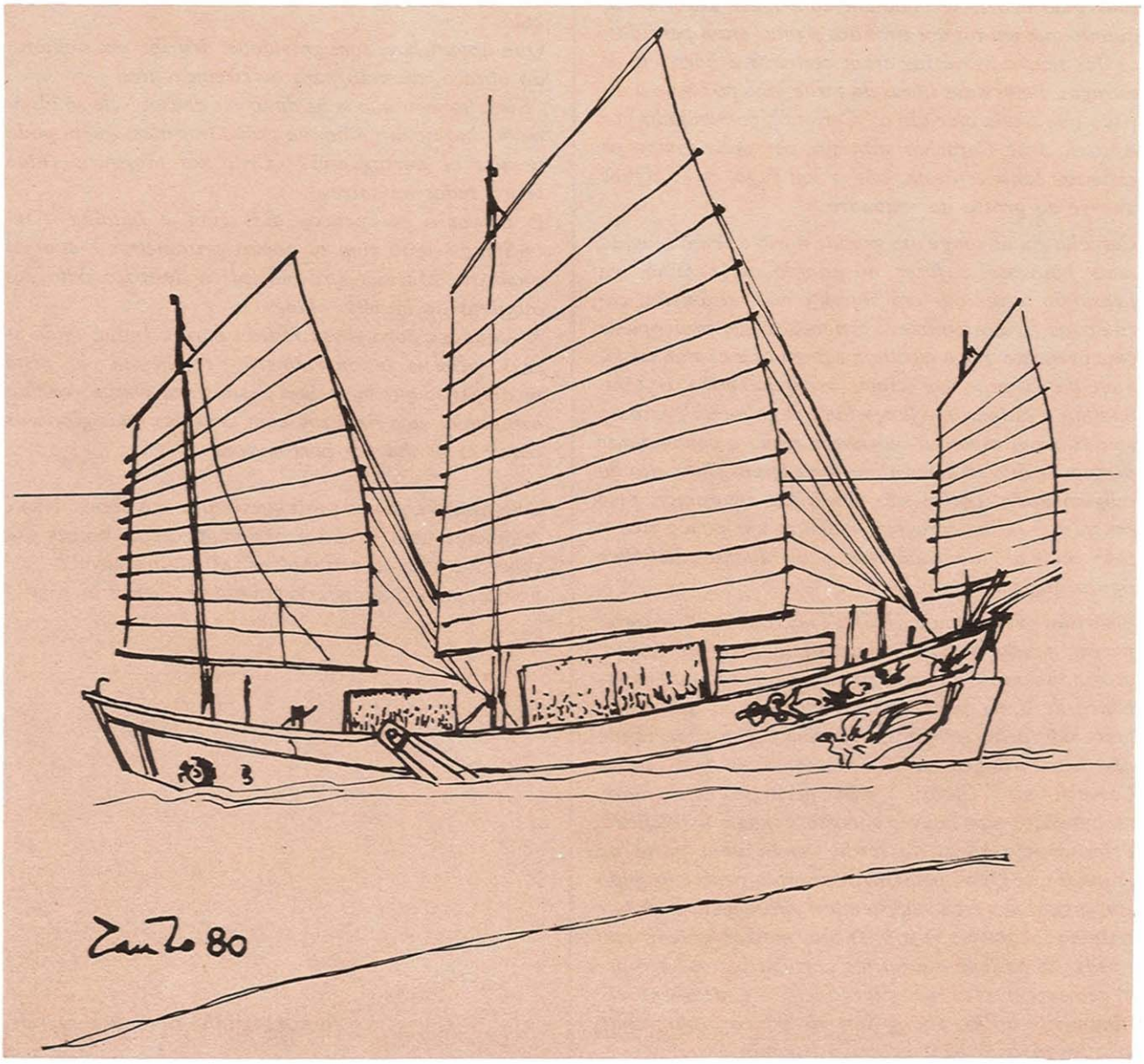
Em fé do que nós assinámos as presentes e lhe fizemos pôr os selos das nossas armas.

Feito em Macau aos 23 dias do mês de Novembro de 1809.

— Miguel de Arriaga Brun da Silveira — José Joaquim de Barros. Selo pelos mandarins Shin-Kei-Chi — Ches — Pom.

Como consequência desta Convenção e segundo relato do "Jornal de Notícias" *da Baía, saiu do porto de Macau em 1810, para combater o célebre pirata Qua-apou-Chay, uma esquadra composta dos navios portugueses "Inconquistável", de 26 peças e 160 homens, onde embarcou o comandante em chefe José Pinto Alcaforado de Azevedo e Sousa; "Pallas", 18 peças e 130 homens; "Indiana", 24 peças e 120 homens; "Belizário", 16 peças e 100 homens; "Princesa Carlota", 16 peças e 100 homens e "S. Miguel", 18 peças e 120 homens, fazendo ao todo uma força de 118 bocas de fogo e 730 homens.*

Depois de alguns combates travados entre navios dispersos de parte a parte, navegando os seis navios portugueses em linha de combate, seguindo na frente a corveta "Pallas", avistaram-se na manhã de 12 de Abril de 1810, com uma divisão do famoso pirata



composta de perto de 300 embarcações de diversos lotes, montando 1500 bocas de fogo e tripuladas por 21 600 marinheiros, entre os quais se contavam muitos europeus e americanos que serviam na esquadra de Qua-apou-Chay.

Apenas chegaram ao alcance de artilharia, romperam fogo os navios portugueses, principiando-o a "Pallas", seguindo-se-lhe imediatamente o "Belizário", a "Inconquistável", o "Carlota" e o "S. Miguel" e por último a corveta "Indiana".

Qua-apou-Chay, como habilíssimo manobrista que era, reconhecendo que não podia oferecer costado aos vasos portugueses, tentou organizar em divisões a sua esquadra, de maneira que cada um dos grupos batesse um navio da esquadra portuguesa, plano este que, em parte, conseguiu levar a efeito, dirigindo-se três grupos, de 50 navios cada um, ao "Pallas", "Indiana" e "Carlota", conservando os restantes navios em linha, a cujo fogo respondiam galhardamente a "Inconquistável", o "Belizário" e "S. Miguel". Os três navios portugueses que sustentavam combates parciais, eram fulminados por ambos os bordos terrivelmente, porém, graças à boa vontade que havia nas suas guarnições, respondiam com igual ardor e enquanto que muitos dos tiros dos piratas eram perdidos, os dos seus adversários eram certeiros e horríveis de estragos. Pelas duas horas da tarde, não podendo a divisão que havia atacado o "Carlota", comandado por António José Carocha, suportar por mais tempo os certeiros canhões deste, pôs-se em fuga, indo alguns unir-se ao grosso da esquadra.

Carocha viu ao longe um grande navio e como se nada mais houvesse a fazer no campo da batalha, ou pensando talvez que era algum navio prisioneiro, caçou papa-figos e joanetes e dirigiu-se a ele; prolonga-se com os navios que o escoltam e força-os a abandoná-lo, mete-lhe a proa em cima, esbandalha-lhe o tombadilho a estibordo e lança-lhe um golpe de gente no convés. Com espanto, reconhece então o comandante português que se achava em uma igreja flutuante da religião Buda, porém isto não o faz desanimar, pelo contrário, dá-lhe coragem, e dentro em pouco fica o mar coalhado de cadáveres e de quanta diabólica figura havia a bordo.

A divisão que atacou a "Pallas" não teve melhor sorte, porém, tendo o comandante desta, Luís de Sousa, acossado sempre a esquadra inimiga, encalhou em um banco de areia para ele desconhecido, o que sendo percebido pelos inimigos, voltaram à carga, tentando dar-lhe abordagem, o que conseguiriam se o valente Carocha no "Carlota" não acudisse e a maré, repontando, não houvesse posto a nado a "Pallas". Pelas quatro horas da tarde, tendo uma parte da esquadra de Qua-apou-Chay caçado o pano e largado em vergonhosa fuga, o destemido pirata içou o sinal de retirada, o que levou a efeito na melhor ordem, respondendo ao fogo dos navios portugueses que sempre o acossaram com os guarda-lemes e acolhendo-se finalmente ao rio Hiang-San, de pouco fundo, onde seus inimigos o não podiam perseguir.

Os piratas perderam nesta batalha denominada da Boca do Tigre, por assim se chamar o mar que lhe serviu de campo, trinta navios e oito mil homens.

A esquadra portuguesa cheia de rombos, sem pano e sem mastaréus, estabeleceu o bloqueio de Hiang-San que sustentou por espaço de cinco dias, muitas vezes debaixo de temporal, até que Qua-apou-Chay, desesperado de não poder forçar o bloqueio, propôs capitulação, que foi aceite, livrando-se desta maneira os mares da China de tão audaciosos piratas.

O destemido chefe dos piratas teve a galanteria de pedir ao governador para vir visitar os seus vencedores, o que efectuou vindo a Macau, como almirante de uma esquadra, não de piratas, porém do Governo chinês, que reconhecendo o seu préstimo, havia aproveitado os seus serviços.

Em Macau, foi recebido com as honras devidas à sua patente, exclamando ao entrar no salão nobre do Senado, onde o esperavam o comandante e oficiais da esquadra portuguesa: "Deus imortal, estão completos os meus desejos, vendo e abraçando os únicos homens que eram capazes de arrostar e destruir o meu poder. Onde está o valoroso Carocha?"

Às vossas ordens, lhe respondeu este, oferecendo-lhe a mão.

Qua-apou-Chay, com gravidade, deu-lhe um demorado abraço, dizendo para os circunstantes:

"Eis o homem que mais dano me causou; ele só e seu navio, inquietava a minha esquadra; mas, quem pode igualar os portugueses?! Cedo vos mostrarei como venço todos os outros".

E provou-o em poucos dias com a batalha Yantg-Siang, vindo com os navios prisioneiros e sua esquadra a Macau, para mostrar o destroço feito aos inimigos do império chinês.

A esquadra portuguesa retirou para a Índia, onde os seus oficiais e marinheiros receberam a justa recompensa que mereciam desta curta porém renhida campanha, que finalizou com uma das mais gloriosas batalhas ganha por portugueses.

Que dizem a isto os portugueses que nos lêem? Não é realmente uma injustiça não conhecer os nomes dos vencedores desta extraordinária batalha naval?
Somos, ou não, dignos do epíteto de "heróis do mar"?

José Agostinho de Sousa Mendes
Cap.-m.-g.

Numismática e Medalhística

Prosseguindo a nossa descrição de termos usualmente mencionados na linguagem numismática, vamos continuar com as letras Q e R.

QUARTINHO — Denominação corrente usada até ao século XVIII, do quarto-de-moeda ou 1000 réis. O diminuitivo desta moeda de ouro provém-lhe do seu reduzido diâmetro.

QUATRO CENTAVOS — Moeda de cupro-níquel, emitida pela república ao abrigo da lei n.º 679, de 21 de Abril de 1917.

QUEBRADA — Moeda de uma liga inferior a determinado lavramento; o que acontecia quando se quebrava a moeda.

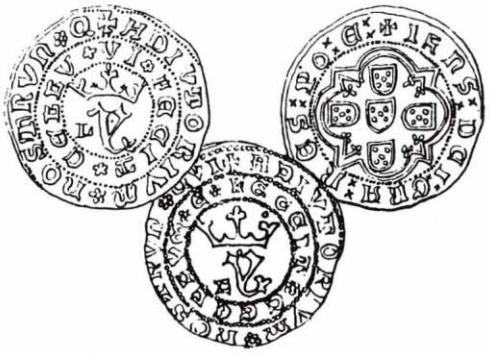
QUEBRAR A MOEDA — Consistia no direito que os antigos monarcas tinham de aumentar a diferença entre o valor nominal e o intrínseco, ora sobrecarregando a liga, depreciando a moeda, ora subindo o valor nominal.

RAMO — O ramo de loureiro da palmeira significa vitória, o de oliveira paz, o de carvalho força, etc. e têm larga representação nas moedas.

RARIDADE — Diz-se das moedas que são pouco comuns; esta situação, todavia, pode ser alterada pelo aparecimento de exemplares de que até então não houvesse conhecimento. O dr. Batalha Reis estabelece, assim, as cinco categorias de raridade: RRRRR — única; RRRR — de extrema raridade; RRR — raríssima; RR — muito rara e R — rara.

REAL — Moeda efectiva que em Portugal durante séculos foi unidade monetária, até mesmo depois de deixar de ser efectiva e passar apenas a moeda de conta ou imaginária.

REAL BRANCO — Moeda efectiva dos primeiros reinados da dinastia de Avis, que passou a unidade monetária. Era de bolhão (liga de prata e cobre).



REAL PRETO — Assim denominado por ser de cobre e de ínfimo valor, no reinado de D. Afonso V, quando existiam os *Reais Brancos.*

REBORDADA — É a moeda que, depois de haver sido cunhada, sofre uma nova operação, com o fim de lhe aplicarem um "cordão" ou "serra" sobre o rebordo, para evitar o cerceio.

REBORDO — É a saliência circular, quadrada ou rectangular, que preserva a gravação da moeda quando ela assenta numa superfície lisa ou é empilhada.

RECUNHADA — Diz-se da moeda que, depois de receber um determinado cunho, é novamente cunhada com outros cunhos, o que se verifica como expediente rápido dum lavramento para que não há tempo, ou conveniência de preparar chapas originais.

RÉIS — Moeda de conta, portuguesa e também efectiva.

RELEVO — É a saliência que ressai da superfície ou massa do metal em que a moeda foi cunhada.

REPETIDA — É a moeda que, por ensaio ou por engano, apresenta o mesmo cunho de ambos os lados.

REVERSO — Nas moedas é a face oposta ao anverso, contendo portanto dados de importância secundária.

ROSTO — É o sinónimo de anverso da moeda.

AFAC

Curiosidades

Os navios *vikings* de combate, que diferiam dos navios mercantes por serem mais finos e compridos, sendo por este motivo chamados navios longos, tinham aproximadamente um metro entre as aberturas para os remos.
Segundo as sagas escandinavas, o maior navio de combate teria sido *drakkar* fantasma do rei Canuto, que medindo mais de oitenta metros era movido por cento e vinte remos.

O *lakatoi* é um estranho barco da Nova Guiné que é composto por três ou mais canoas ligadas borda a borda por vaus que as atravessam e suportam uma plataforma de bambus.
Tem dois mastros colocados lado a lado, sensivelmente a meio navio, e enverga velas de forma de orelha, muito usadas antigamente em todo o Pacífico.

A India ocupa o primeiro lugar entre os países onde se fala o maior número de línguas e dialectos: 844.
Em segundo lugar está a União Soviética com mais de 120 línguas e dialectos.

No dia 24 de Abril de 1899, a fragata argentina "Sarmiento", em viagem de instrução, tocou o porto de Panamá, então colombiano.
Com grande surpresa dos argentinos, de terra não corresponderam às salvas mas, como é da praxe, içaram a bandeira do país visitante.
No dia seguinte, porém, tudo se aclarou: os panamianos não tinham pólvora e tiveram que a ir buscar ao outro lado do istmo. E a bandeira foi-lhes emprestada pelo "Sarmiento" ...

(Tradução livre da revista "General de Marinha")

A Marinha portuguesa começou com a fundação do nosso país, mas só a partir do reinado de D. Dinis se estruturou a marinha militar.
Esta organização ficou conhecida pela marinha das galés, sendo seu superintendente um almirante-mor, cargo criado em 1307.
Seguiu-se-lhe a marinha de vela que no reinado de D. João I, com o início das descobertas, passou a ser a marinha das caravelas, mais tarde substituída pela marinha das naus, dada a insuficiência daqueles barcos para *ir mais além,* sonho que o infante D. Henrique transformou em glória para Portugal.

Seasa
Cabo aux.

Reportagem

O N.R.P. "ZAIRE" NAS CANÁRIAS

O patrulha "Zaire" nas Canárias.

Em visita de rotina, o navio-patrulha "Zaire", permaneceu em Las Palmas e em Santa Cruz de Tenerife, de 21 a 27 de Junho passado. Este navio era comandado pelo 1.º-tenente Rodrigues Pereira e tinha 3 oficiais, 6 sargentos e 25 praças de guarnição.

(Colaboração do NRP "Zaire")

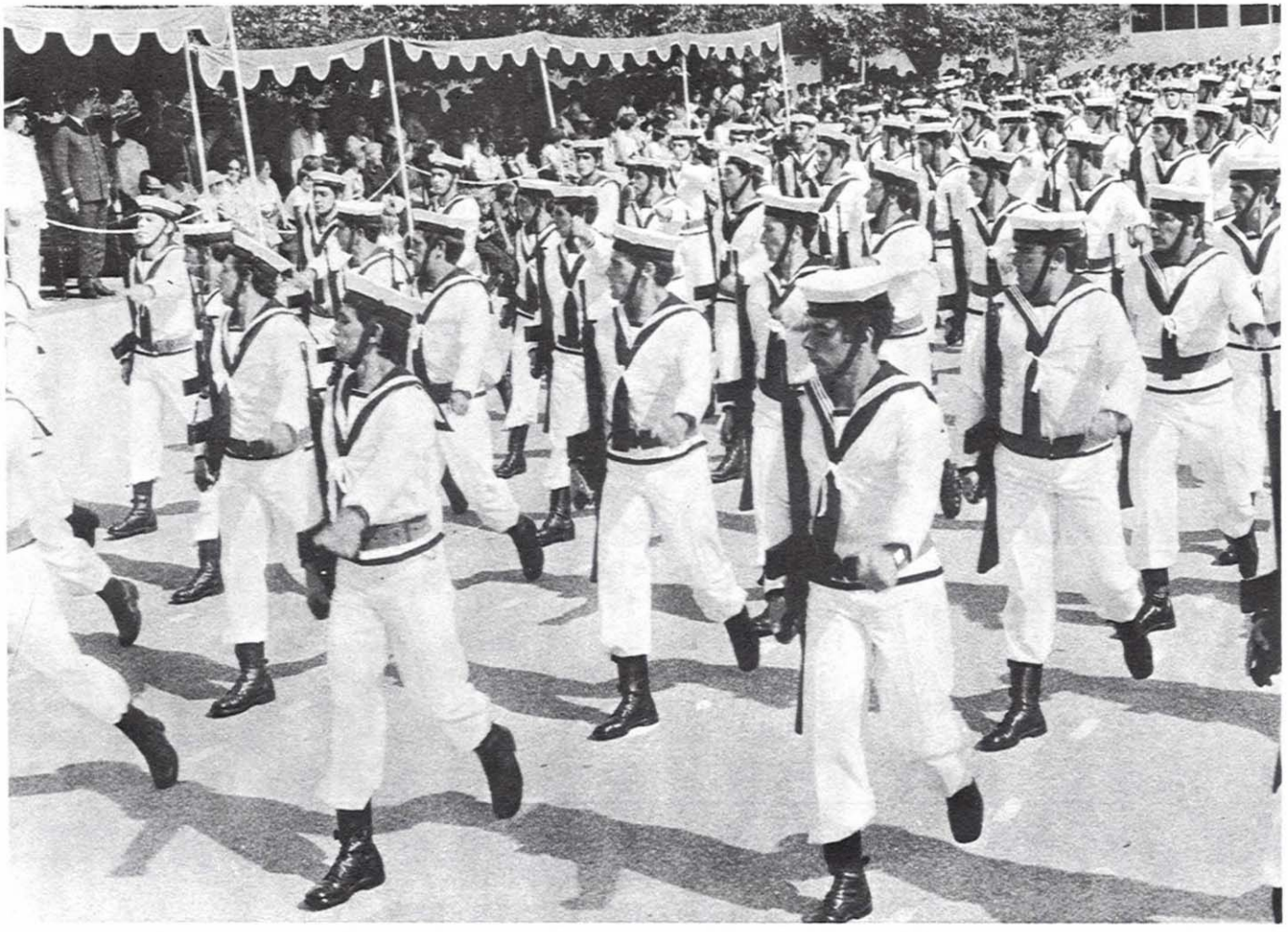
FISCALIZAÇÃO DA PESCA, REPRESSÃO DO CONTRABANDO E OUTRAS ACTIVIDADES DE UNIDADES NAVAIS DO CNC

No mês de Agosto passado, unidades navais em patrulha nas águas territoriais sob jurisdição portuguesa, da responsabilidade do Comando Naval do Continente, no serviço da fiscalização da pesca e na repressão do

contrabando, procederam à identificação de diversas embarcações, vistoriando 131, de que resultou o apresamento de 19 (3 na Zona Norte, 1 na do Centro e 15 na do Sul), das quais 16 arrastões espanhóis.

No mesmo período, navios dependentes daquele Comando actuaram na assistência à embarcação "Flor Holandesa", que se encontrava com avaria no leme, tendo sido rebocada para Faro; no recolhimento de um tripulante da motora "Vila do Mar", o qual depois de assistido a bordo foi transportado para Leixões; na assistência à embarcação espanhola "Azorin", com incêndio a bordo, ao largo do cabo de S. Vicente, e à "Bela Marília", ao largo do cabo Espichel; no apoio às regatas do Campeonato do Mundo de "Optimist", em Cascais, e da Semana Internacional da Vela, no Algarve; na inspecção às estações oceanográficas, em colaboração com a Universidade de Lisboa; na recuperação de um canhão antigo, afundado ao largo da praia da Salema; no transporte, de Arcachon para Lisboa, de cerca de três toneladas de medicamentos destinados à Cruz de Malta, e na colaboração ao Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica na substituição da bóia do ondómetro, ao largo do cabo da Roca.

NOVOS MARINHEIROS JURARAM BANDEIRA



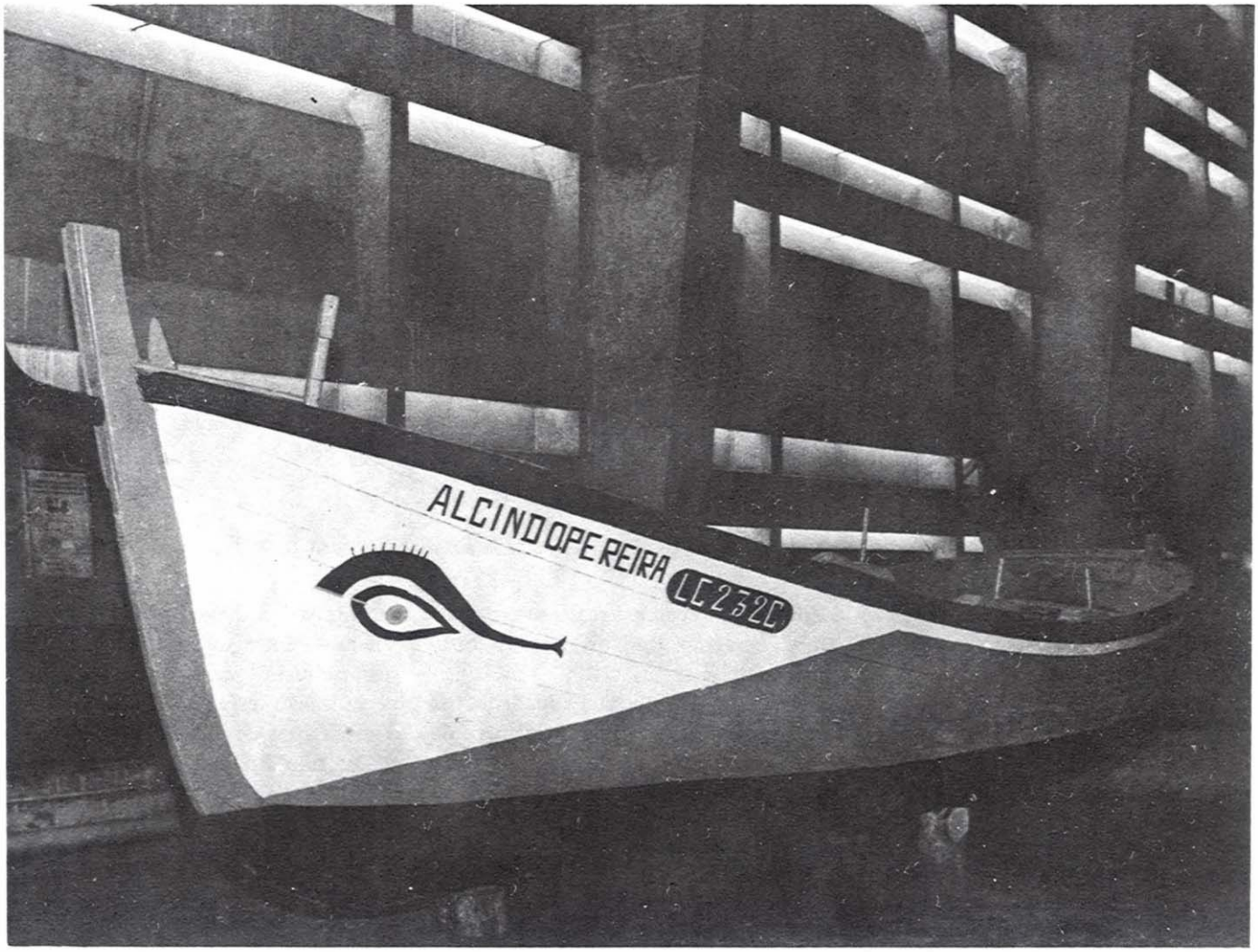
Sob a presidência do vice-chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Bustorff Guerra, realizou-se no Grupo n.º 1 de Escolas da Armada, em Vila Franca de Xira, no passado dia 19 de Setembro, o juramento de bandeira de 785 recrutas do SMO (Serviço Militar Obrigatório), pertencentes à 2.ª incorporação do ano corrente.

A cerimónia, que teve a presença dos superintendente dos Serviços do

Pessoal, contra-almirante Garrido Borges, director de Abastecimento, contra-almirante AN Lola dos Reis, director de Infra-Estruturas Navais, contra-almirante Duarte Lopes, oficiais superiores da Armada e representantes da Escola Prática de Cavalaria e da Base Aérea n.º 2, constou, além do acto do juramento e da leitura dos deveres militares, de uma exortação aos novos marinheiros pelo director de instrução da Escola de Alunos Marinheiros, capitão-de-fragata Leiria Pinto.

Seguidamente, foi feita a distribuição dos prémios escolares aos alunos que mais se distinguiram durante a Instrução Militar Básica (Prémio Aprumo Militar: 208489/2.º-gr. rec. Reis Lima; Prémio Exame Final de Instrução: 263480/2.º-gr. rec. Alves de Castro; Prémio Educação Física: 274580/2.º-gr. rec. Inácio Fernandes, e Prémio de Habilitações Literárias: 233580/2.º-gr. rec. Ribeiro Águia).

NOTÍCIAS DO MUSEU DE MARINHA



Por oferta do Grupo de Amigos do Museu de Marinha, com a colaboração do capitão dos portos de Portimão e Lagos, capitão-de-fragata Vieira Matias, o património do Museu de Marinha foi enriquecido com mais uma embarcação tradicional de pesca, da família dos *Calões*, já em desuso, e que está em exposição no Pavilhão das Galeotas.

O calão de xávega com cornicho era usado nas costas do Algarve, na pesca com rede (xávega) de arrastar para terra.

Os calões das armações de atum eram grandes lanchas com várias bancadas para 8 a 12 remadores de cada bordo e aparelhavam com vela, quando empregados na condução de ferros, amarras e redes das armações.

(Colaboração do Museu de Marinha)

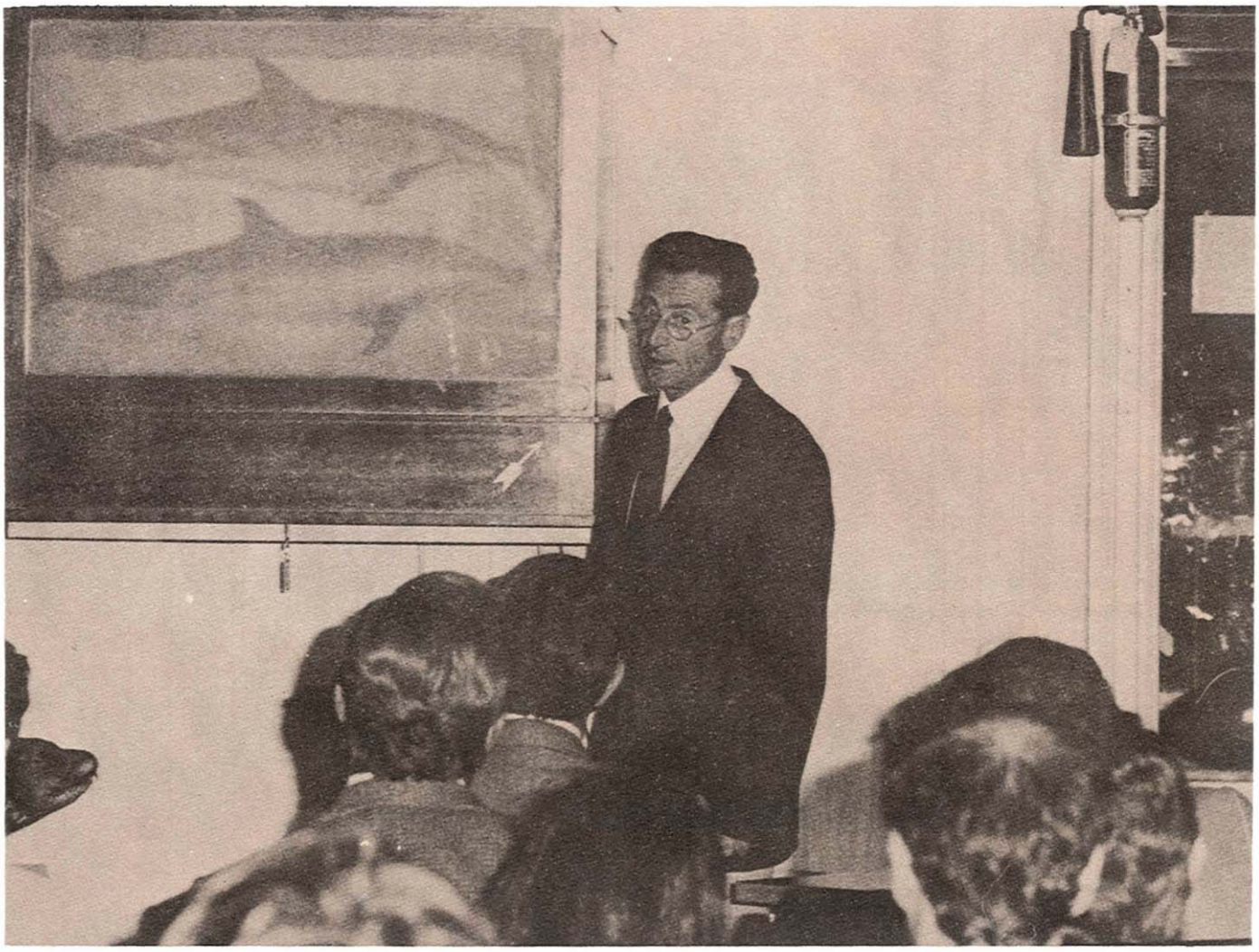
DIA DO SUBMARINISTA

Em data recente, realizou-se mais uma comemoração do Dia do Submarinista.

Com concentração na Esquadrilha de Submarinos, os submarinistas de várias gerações, desde os tempos do "Espadarte" (1.ª Esquadrilha) aos dos navios da classe "Albacora" (4.ª Esquadrilha), conviveram animadamente, recordando alguns sustos, mas principalmente os bons momentos passados, sempre numa sã camaradagem.

Das comemorações constaram, entre outras, uma exposição footográfica e documental, projecção de filmes, visita às instalações e ao SS "Barracuda", seguindo-se o habitual almoço, durante o qual, e como já vem sendo tradicional o submarinista mais recente — o 2.º-sargento H Fornes Vieira — entregou uma recordação ao submarinista mais antigo em especialização (especializado em 1926 e com 76 anos de idade), o 1.º-sargento E Zeferino Ribeiro.

MAMÍFEROS MARINHOS TEMA DE UMA CONFERÊNCIA NO AQUÁRIO VASCO DA GAMA



No passado dia 19 de Setembro, realizou-se no Aquário Vasco da Gama, em Lisboa, perante numerosa e interessada assistência, uma conferência subordinada ao tema "Mamíferos Marinhos".

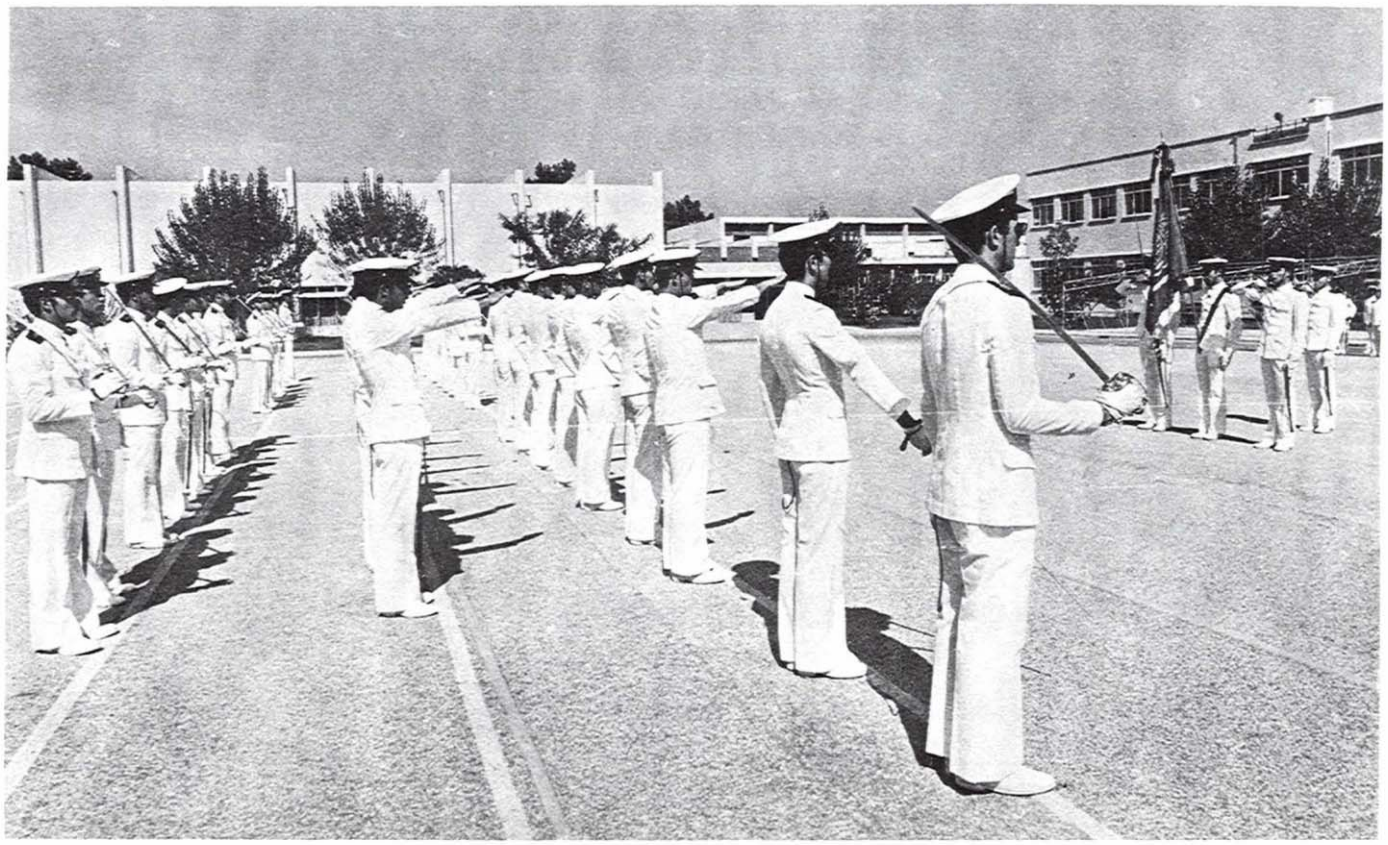
Foi conferente o dr. Raymond Duguy, reconhecida autoridade na matéria e director do Centro de Estudos de Mamíferos Marinhos do Museu Nacional de História Natural de La Rochelle, França.

(Colaboração do Aquário Vasco da Gama)

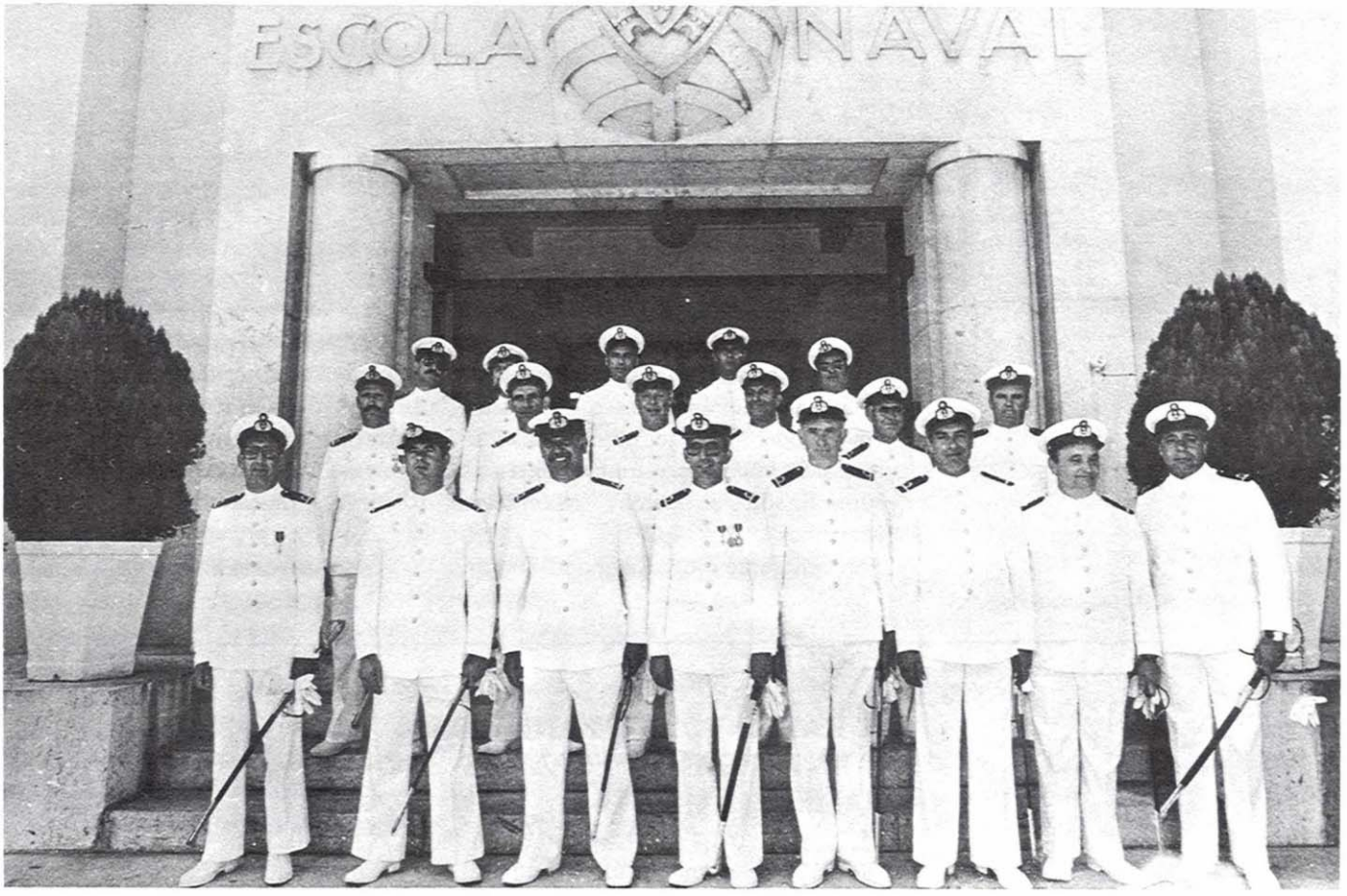
JURAMENTO DE BANDEIRA E ENTREGA DE ESPADAS NA ESCOLA NAVAL

No dia 24 de Setembro último, a parada da Escola Naval, no Alfeite, foi mais uma vez cenário duma cerimónia militar.

Repetidas vezes, de há longos anos, naquela parada se têm realizado idênticas solenidades marcando momentos altos da Escola Naval e daqueles que, vendo coroada de êxito a sua carreira, se determinaram a servir a Pátria sob juramento e ali receberam a sua espada, símbolo de comando, honra, dignidade e serviço. Desta vez, foi feita a entrega de es-



O 32.º Curso de Formação de Oficiais da Reserva Naval presta juramento à bandeira.



Os alunos do 4.º Curso de Formação de Oficiais Técnicos após terem recebido as suas espadas.

padas a vinte e dois alunos do 4.º CFOT (Curso de Formação de Oficiais Técnicos) e a dez elementos do 2.º COF (Curso de Oficiais Fuzileiros), tendo feito o seu juramento de bandeira o 32.º CFORN (Curso de Formação de Oficiais da Reserva Naval).

Presidiu à cerimónia o comandante da Escola, contra-almirante Serpa de

Vasconcelos e assistiram, para além do corpo docente, diversas entidades militares e familiares dos alunos.
Na altura própria, foi feita uma exortação aos que juraram bandeira pelo capitão-tenente EMQ Brito Afonso e uma alocução aos que receberam a espada pelo capitão-tenente AN Ferreira de Brito, tendo o capitão-tenente EMQ Leal Martins coordenado o cerimonial protocolar. No final, ao som de marchas executadas pela Banda da Armada, realizou-se o desfile do Batalhão do Corpo de Alunos, comandado pelo capitão-de-fragata Nobre de Carvalho.

(Colaboração do capelão graduado em cap.-ten. Delmar Barreiros)

DR. NORBERTO LOPES

Em 1966, a TAP inaugurou as carreiras a jacto Lisboa/Rio, planeando o voo de modo que o avião chegasse ao Rio no dia e hora, em que se comemorava o 44.º aniversário da chegada do hidroavião "Santa Cruz", que concluiu a 1.ª Travessia Aérea do Atlântico Sul tripulado por Sacadura Cabral e Gago Coutinho.
Para esse voo convidou os acompanhantes ainda vivos, da travessia a bordo do cruzador "República" e que eram à data, da esquerda para a direita: o comandante Zanatti, o mecânico francês Soubiran, almirante Sarmento Rodrigues, jornalista dr. Norberto Lopes e almirante Noronha Andrade.

No passado dia 30 de Setembro, 80.º do seu aniversário natalício e 60.º da sua actividade de jornalista, o dr. Norberto Lopes, antigo director do "Diário de Lisboa" e fundador da "Capital", foi alvo de justas homenagens por parte de colegas, amigos e admiradores.
Porque sabemos que ele se encontra muito ligado à Marinha, onde criou grandes amizades, desde que, como repórter do "Diário de Lisboa" embarcou no cruzador "República" para fazer a cobertura da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul, não queremos deixar de registar a efeméride e juntar também as nossas homenagens ao homem que, com tanta dignidade e aprumo, tem sabido ser jornalista... num país onde isso é tão difícil.

COMANDANTE DA NATO EM LISBOA

O almirante Luther na Escola de Fuzileiros.

Esteve em Lisboa, em missão oficial, a convite das autoridades militares portuguesas, de 1 a 5 de Outubro findo, o adjunto do comandante Supremo Aliado da NATO, almirante Gunter Luther.

No dia 2, aquele almirante foi recebido pelo almirante Sousa Leitão, chefe do Estado-Maior da Armada, a quem apresentou cumprimentos.

Durante a sua estadia, o almirante Luther teve conversações com a hierarquia militar do nosso país, nomeadamente com o chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, general Ramalho Eanes e visitou, no dia 3, a Escola de Fuzileiros, em Vale de Zebro, onde foi recebido pelo almirante CEMA e pelos comandanntes do Corpo e da Escola de Fuzileiros, respectivamente capitão-de-mar-e-guerra Malheiro Garcia e capitão-de-fragata Silva Anacleto. As honras da Ordenança foram prestadas por uma Companhia de fuzileiros com a Banda da Armada.

Quarto de Folga

À PERSPICÁCIA DO LEITOR

É MATERIALISTA?

Felizmente, não gostamos todos das mesmas coisas da mesma maneira, e a vida seria muito aborrecida se assim fosse. As nossas escalas de valores diferem consideravelmente, a partir de necessidades primordiais como alimentação, vestuário, habitação. Mesmo nestas, há grandes variações, e o que é importante para uns não o é da mesma maneira, nem no mesmo grau, para outros. Este teste ajudá-lo-á a apreciar a sua atitude para com os outros.

1. *Concentre-se na sua vida de todos os dias. Qual dos símbolos A, B ou C, melhor representa a sua atitude para com a rotina diária?*
2. *Imagine que lhe dão 8500$00 com a condição de os gastar só de uma maneira. Escolha uma das seguintes:*

a) *Compraria livros, discos ou revistas.*
b) *Compraria uma jóia, coisas de vestir ou equipamento desportivo.*
c) *Convidaria pessoas amigas para um jantar, em casa ou num restaurante.*

3. *Fazendo balanço da sua vida passada, qual lhe parece a sua principal motivação?*

a) *Desejo de popularidade.*
b) *Ambições pessoais.*
c) *Viver melhor que as pessoas à sua volta.*

4. *Numa auto-apreciação sincera, qual lhe parece a melhor descrição de si mesmo?*

a) *Introspectivo.*
b) *Alegre e despreocupado.*
c) *Preocupado com o bem-estar dos outros.*

5. *Quando está fora, em férias, de que é que sente mais falta?*

a) *Da família, dos amigos e dos animais de estimação.*
b) *Da sua cama e do seu ambiente caseiro.*
c) *De contar aos outros o que faz.*

6. *Se um grande incêndio ameaçasse o quarteirão onde mora, e todas as pessoas e animais da sua própria casa já estivessem a salvo, quem, ou o que tentaria salvar primeiro?*

a) *Os documentos e fotografias seus e da sua família.*
b) *As suas jóias, roupas, aparelhos domésticos ou armas.*
c) *Os seus vizinhos.*

7. *Se passar o serão em casa sozinho, em que se ocupa normalmente?*

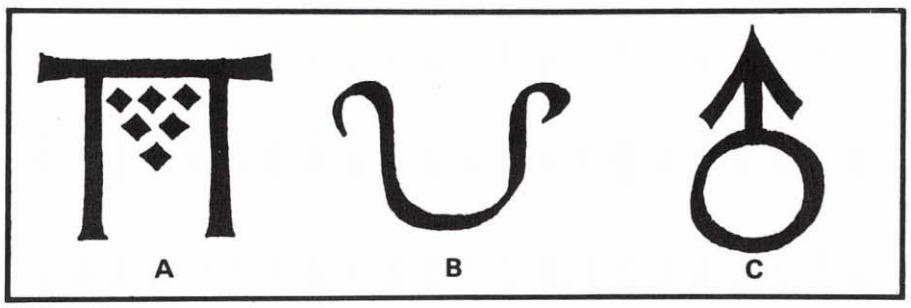
a) *Vê televisão ou faz telefonemas.*
b) *Faz arrumações, limpezas ou arranjos em casa.*
c) *Lê um livro ou ouve música.*

8. *Se vivesse num estado policial, de que sentiria mais falta?*

a) *Da liberdade de exprimir as suas ideias.*
b) *De poder comprar o que quizesse quando quizesse.*
c) *Da liberdade de movimentos.*

PONTUAÇÃO

1—Sob condições psicológicas favoráveis, as pessoas que escolheram o desenho A tinham tendências protectivas e consideravam as coisas materiais como as mais importantes. Os que escolheram B eram geralmente extrovertidos e abertos aos outros. Os que escolheram C eram geralmente imaginativos, práticos e abertos a ideias novas. A, 5 pontos; B, 8 pontos; C, 10 pontos.
2—a), 10 pontos; b), 5; c), 8. 3—a), 8; b), 10; c), 0.4—a), 10; b), 3; c), 8. 5—a), 10; b), 5; c), 0. 6—a), 8; b), 5; c), 10. 7—a), 8; b), 5; c), 10. 8—a), 10; b), 5; c), 8.

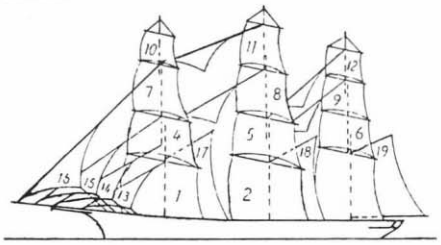


CLASSIFICAÇÃO

60 a 80 pontos: Esta pontuação é a dos prezam as ideias e os ideais, acima das coisas materiais. Nalguns casos vivem tão ocupados nos seus pensamentos que perdem o contacto com as pessoas que os rodeiam.
40 a 58: Os que se classificam neste intervalo são geralmente pessoas reflectidas que se preocupam mais com os outros do que com a posse de coisas materiais.
28 a 38: Esta é a pontuação dos materialistas. Não indica necessariamente egoísmo, mas há uma grande preocupação pelas coisas, que pode ser sensatamente utilizada, se a pessoa tiver vontade de o fazer.

CONCURSO N.º 110

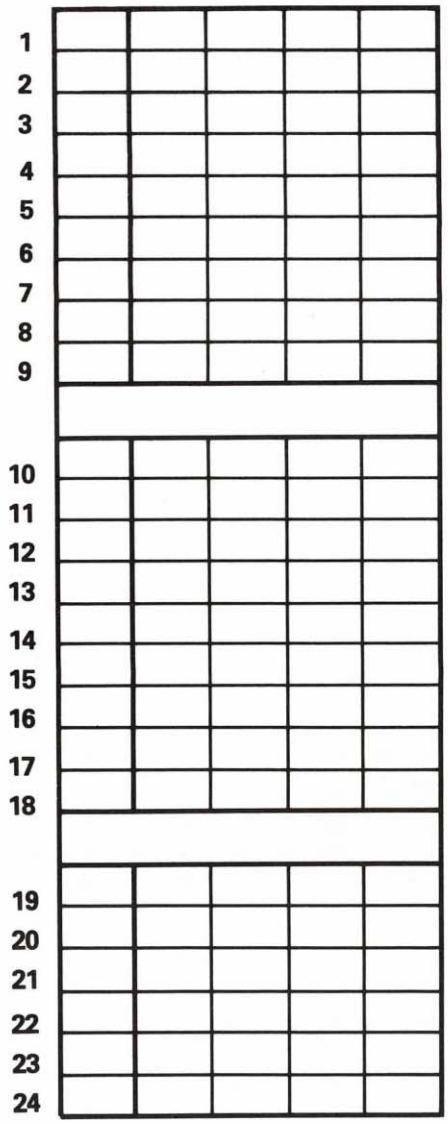
Sorteio de um prémio entre as respostas certas.



A figura representa o velame de uma galera. Indique o nome de cada uma das suas velas, que estão referenciadas com os números 1, 2 e 4 a 19.

(Solução no n.º 112)

PILHA DE PALAVRAS



1—Primeiro nome duma cidade dos Açores. 2—Aperfeiçoar. 3—Passar do estado de inércia à acção. 4—Mano. 5—Furta. 6—Apelido. 7—Dormir (falando-se de crianças). 8—Classe de arma. 9—Ser presente. 10—Música de Cabo Verde. 11—Desejo ardente. 12—Falhar. 13—Do mesmo modo. 14—Apelido. 15—Cidade de França. 16—Arremessa. 17—Pronome demonstrativo. 18—Estar ao corrente. 19—Capaz. 20—Calcular. 21—Mover os remos. 22—Versejar. 23—Cidade portuguesa. 24—Espíritos.

Depois de preenchidos convenientemente todos os quadrículos numerados, o leitor encontrará, na primeira coluna, o nome de um navio da nossa Armada.

(Solução no próximo número)

Valdemar Abrantes
Cabo T n.º 911262

BRÍDEGE

NORTE

♠ R 3
♥ 8 5 4 2
♦ R D V 10 7 3
♣ 8

SUL

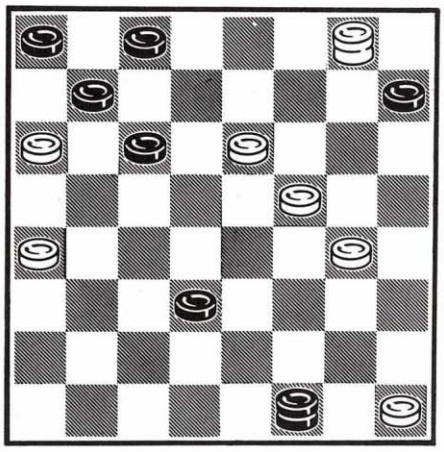
♠ A D 6 5 4 2
♥ D
♦ A 8
♣ A 7 4 3

Oeste ataca com o Rei de paus. Como deve jogar Sul para ter maior probabilidade de cumprir o contrato de 4 de espadas?

(Solução no próximo número)

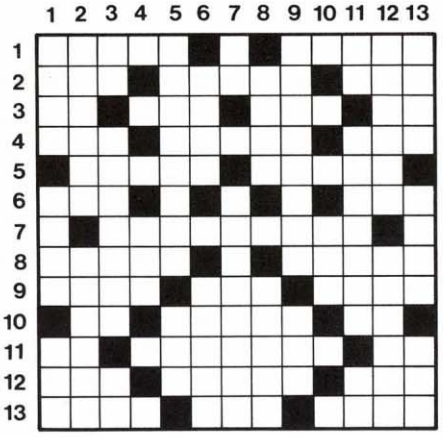
DAMAS

(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1—Embarcação semelhante ao bote, mas maior do que ele; raça. 2—Larva que se cria nas feridas dos animais; parte do rosto entre os olhos e a raiz dos cabelos anteriores da cabeça; caminhavas. 3—Laço apertado; grande quantidade; reza; pref. designativo de negação. 4—Avestruz; une por parentesco de consanguinidade; bolo de farinha de arroz e azeite de coco, usado na Ásia. 5—Instrumentos de ataque ou de defesa; fruto de aveleira. 6—Anuência; contr. de maior. 7—Cabo que sustenta as vergas na posição horizontal. 8—Celebrações de casamento; (gir.) fome (inv.). 9—Fileiras; antiga medida de três palmos; lenda. 10—Estás; (pop.) pessoa velhaca; aspecto. 11—Parte mais larga da enxada; nostálgico; outra coisa. 12—Altar dos sacrifícios; canoa pequena feita geralmente de um tronco de árvore escavado (Bras.); mau cheiro. 13—Fronteira; protecção; que é da raça dos mus.

VERTICAIS: 1—Pequena embarcação asiática, de remos; chefe de tribo africana; divisível por dois. 2—Aromatizai; lubrificara. 3—Sexta nota da escala musical; exército de mar (pl.); grito de dor e às vezes de alegria. 4—Dificuldade. 5—Pedaços de madeira que se pregam no costado do navio para levar uma tábua ao seu lugar (pl.); progenitor. 6—Períodos; canal subterrâneo. 7—Indivíduo que vai à frente nas competições; ajuizadas. 8—Barco de transporte nos rios de Goa; desperta grande desejo em. 9—Pequena embarcação de velas latinas; protecção. 10—Onomatopeia com que se imita o rincho da mula. 11—Sétima nota da escala musical; vaso de barro baixo e de fundo largo; ouro (s.q.). 12—Tapume; o que serve para atracar ou amarrar. 13—Burra; pouco frequente; residência.

(Solução no próximo número)

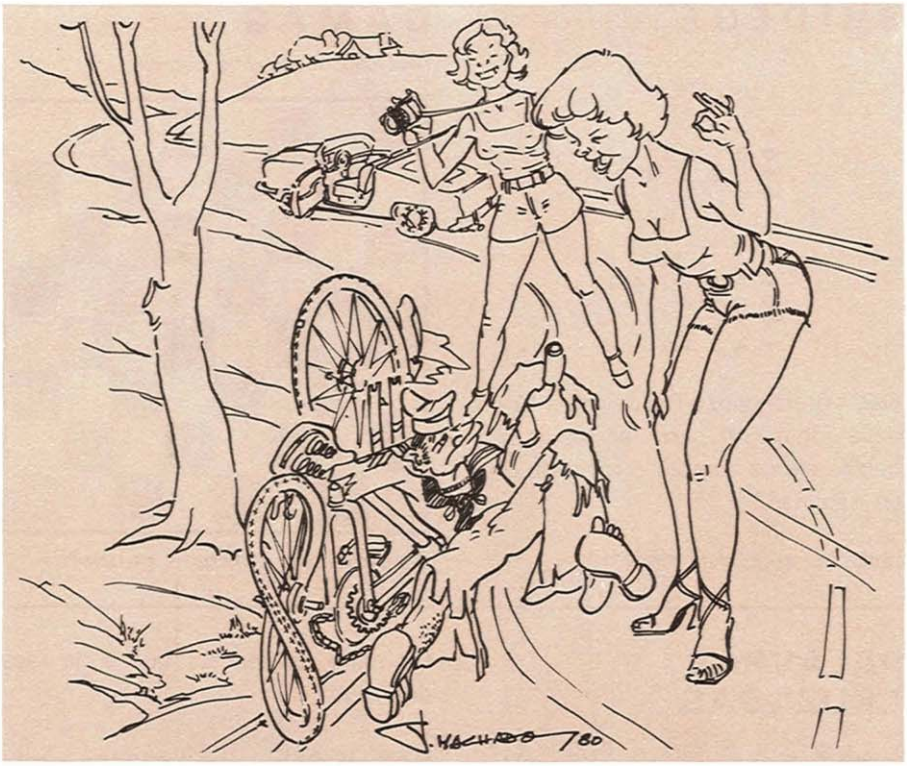
MINDOGUES

RIFÕES

—Círculo na Lua
chuva na rua.

—Nordeste com chuva
pouco tempo dura.

—Céu pedrento
chuva, sol ou qualquer tempo.



—Foi muito engraçado! A minha amiga conseguiu tirar-lhe uma fotografia mesmo quando o Snr. vinha pelo ar!...

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1 — Descobrimentos. 2 — Mimo; lá. 3 — Periga; ritual. 4 — Rezo; Álvares. 5 — Ed; mias; II. 6 — Traíra; nas. 7 — Rosna; Cabral. 8 — Maroto; ré. 9 — Tia; are; minais. 10 — An; as; inegável. 11 — Idem; ta; lá; era. 12 — Im; má; as. 13 — Sá; Brasil; Co. 14 — Manuelinos.

VERTICAIS: 1 — Dá; retratai; só. 2 — Pedro; India. 3 — Soez; asma; em. 4 — Rotina; AM; pá. 5 — Obi; raras. 6 — Gama; or; tabu. 7 — Ali; teia; ré. 8 — Im; Vasco; cal. 9 — Miras; mel; si. 10 — Emir; obriga; in. 11 — Notei; rena; alo. 12 — Usina; aves. 13 — Ola; al; ier. 14 — Saltas; eslavos.

Vasco da Gama — India.
Pedro Álvares Cabral — Brasil.

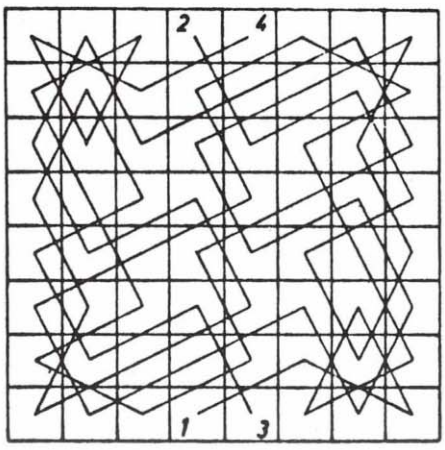
QUADRO MÁGICO SILÁBICO

(Solução do problema do n.º anterior)

A: 1 — Cabina; 2 — Bigota; 3 — Natado.
B: 1 — Labrega; 2 — Bretanha; 3 — Ganhador. C: 1 — Mentira; 2 — Tigela; 3 — Ralador. D: 1 — Toleima; 2 — Leitura; 3 — Marajá.
Conceito: Calamento.

SALTO DE CAVALO

(Solução do problema do n.º anterior)



Quem nada tem, nada come,
e ao pé de quem tem comer,
se alguém disser que tem fome,
comete um crime, sem querer.

Sei que pareço um ladrão...
mas há muitos que eu conheço
que, sem parecer o que são,
são aquilo que eu pareço.

António Aleixo

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

Brancas	Pretas
21 — 26	19 — 29
5 — 10	14 — 5
9 — 2 — 15 — 8 e ganham.	

BRÍDEGE

(Solução do problema do n.º anterior)

Sul faz a vaza com o Rei de espadas do morto, faz o Ás e o Rei de ouros baldando da sua mão 2 paus e continua com o Ás e a Dama de copas (e com o 10, no caso de Leste não jogar o Rei):

a) Leste joga o Rei e puxa paus: Sul apanha a mão com o Ás e faz mais três vazas de paus, baldando eventualmente o 10 de copas do morto, e faz ainda duas vazas de copas, comprimindo Oeste entre espadas e ouros.

b) Leste deixa passar a Dama e o 10 de copas: Sul faz o Ás de espadas e nesta situação Leste é obrigado a baldar uma copa para conservar o controle dos paus; Sul continua com três vazas de paus, joga uma copa para deixar Leste fazer o Rei, obrigando-o a voltar à alçada dos paus.

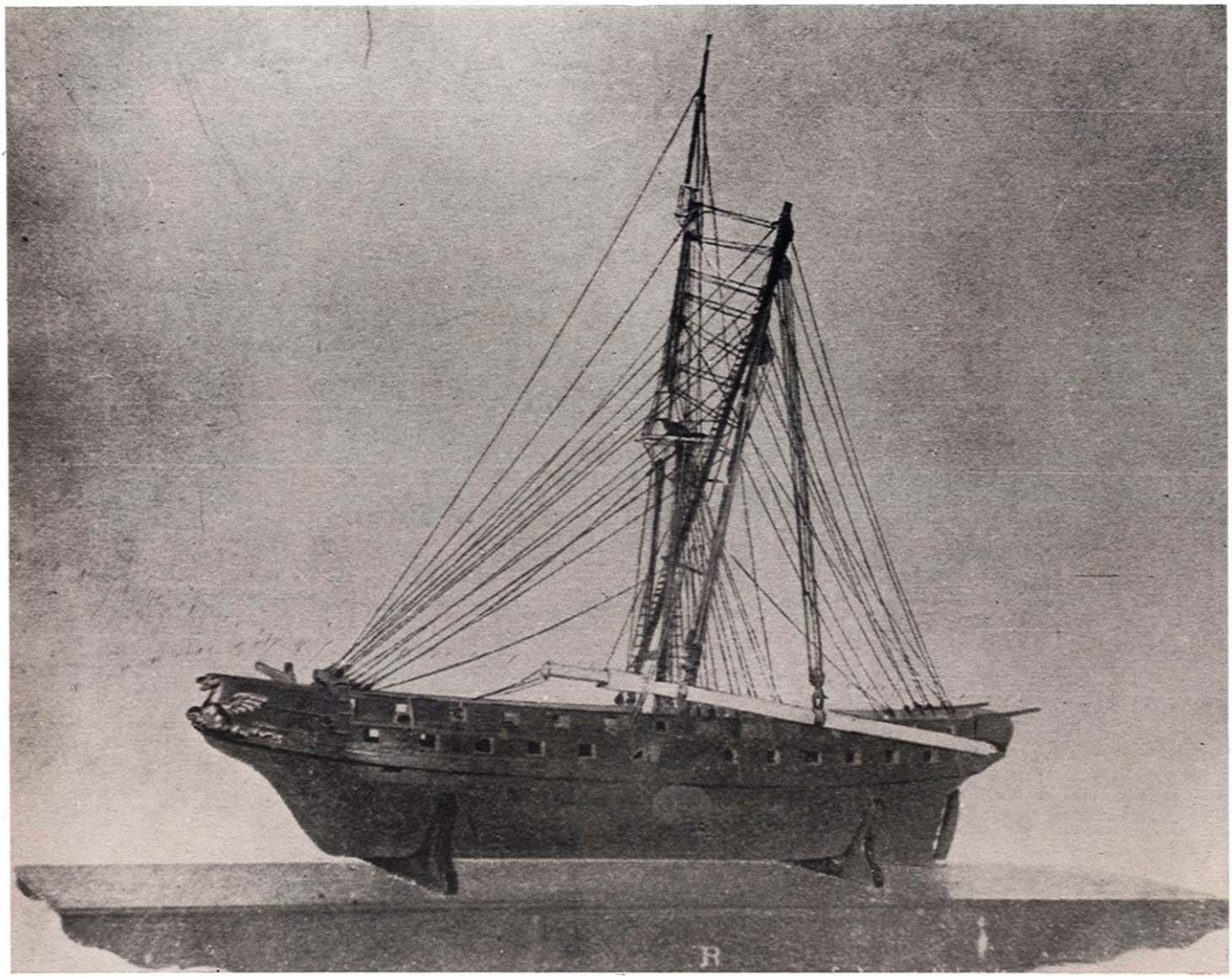
—

N. R. — O presente problema saiu errado. A mão do Oeste é:
— Espadas: V, 10, 9, 8, 7, 6 e 2;
— Copas: V;
— Ouros: 10, 9, 8, 7 e 2;
— Paus: Seco.
Temos esperança em que alguém tenha chegado a estas conclusões.

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 108

Frota, Vasco, Gama, levou, comando, descoberta, caminho, marítimo, para, India, composta, três, navios, Gabriel, Rafael, Bérrio, levando, ainda, barca, abastecimento, sobressalentes, Julho, largou, frota, praia, Restelo.

VENCEDOR:
João Pereira Belo, aluno H n.º 60377 — Hospital da Marinha.



MODELOS DE NAVIOS EXISTENTES NA ESCOLA NAVAL (1896)

3 - Cábrea

Cábrea construída pelos engenheiros construtores Luís Silvério de Faria e António Maria de Faria, aparelhada pelo primeiro-tenente graduado da Armada, Faustino José Marques, em 1840.

Pela singular ornamentação do beque, parece ser este modelo o casco da nau "S. Sebastião", modificado e apropriado para a demonstração do aparelho da cábrea. A cábrea era sempre um navio antigo incapaz de navegar e aproveitado para tal emprego. A última em serviço no Arsenal de Lisboa, foi a nau "S. Vicente", antiga "Rainha de Portugal", a qual foi lançada ao mar em 30 de Setembro de 1791. Fez parte da esquadra do marquês de Nisa e da que foi para o Brasil em 1807 com a família real.

A nau "S. Sebastião", de sessenta e quatro peças, foi presente da cidade do Rio de Janeiro a el-rei D. José I, em 1766. Em 20 de Setembro de 1793, saiu para o porto de Roses com a esquadra que transportou a divisão auxiliar a Espanha, composta de seis mil homens que fizeram a Guerra do Rossillon contra os franceses. Em 27 de Setembro de 1797 era comandada por Sampton Mitchel, capitão-de-mar-e-guerra ao serviço de Portugal, e saiu de Lisboa para cruzeiro.

Fez parte da esquadra do marquês de Nisa que cooperou com a de Nelson no Mediterrâneo. Em 1808, os franceses chamaram-lhe "Brasil" e vulgarmente "Le Grand Dragon", por causa da figura de proa. Foi a Cádis, Leorne, e em 1817 ao Rio de Janeiro levar o célebre iate real "Monte d'Oiro", o qual foi dentro do poço, entre os bailéus da nau. Foi este navio que meteu um talão de quilha virando de querena sobre barcaça, sendo o fabrico dirigido pelo hábil construtor naval António Joaquim de Oliveira, capitão-tenente.

Foi desmanchada em 1818, junto do reduto da Inspecção do Arsenal de Marinha. Alguma madeira do arco da quilha foi aproveitada em 1857 para a construção da escuna a vapor "Barão de Lazarim".

(Este modelo perdeu-se no incêndio de 1916).

(Colaboração de José Santos, mestre do Museu de Marinha)

Marechal-de-campo com exercício na Marinha

Este posto era exercido por nobres escolhidos pelo rei. Tanto serviam no Exército como na Armada, embarcando nos navios em funções de representação ou de comando honorífico. O uniforme constava de casaca vermelha com bandas, canhões, véstia e calções azul ferrete. Na orla das bandas, véstia e bolsos, alamares de ouro sobre caseado de galão também de ouro, como divisa do posto. Botões dourados. Em pormenor, o desenho iluminado mostra o cabeço da banda (para verificação da disposição e desenho do galão a utilizar) onde se pode ver já a existência do botão de âncora e o seu tradicionalismo na Armada. Camisa branca de renda no peitilho, punhos de renda, meias brancas de fio da Holanda. Sapato de cordovão negro de pala alta e fivela de latão dourado. Suspensa do boldrié, por debaixo da véstia, a espada preta de marinha, com guarnições de punho em latão dourado e dele, suspendendo, um cordão vermelho com borla. Na cabeça, cabeleira de rabicho com laço preto de pontas caídas. Chapéu tricórnio militar com galão de ouro na orla e laço preto com presilha de galão. Três botões de ouro nos canhões das mangas e três nos calções sobre as ligas das pernas, fazem o complemento do belo uniforme. Este mostra-nos ainda as costas, para exame do corte e disposição dos alamares trazeiros e bolsos exteriores da casaca.

Este posto deixou de existir na Armada a partir de 1801.

Proibida a reprodução.

Alberto Cutileiro

N.º 111 / DEZEMBRO 1980 / ANO X / MENSÁRIO 15$00

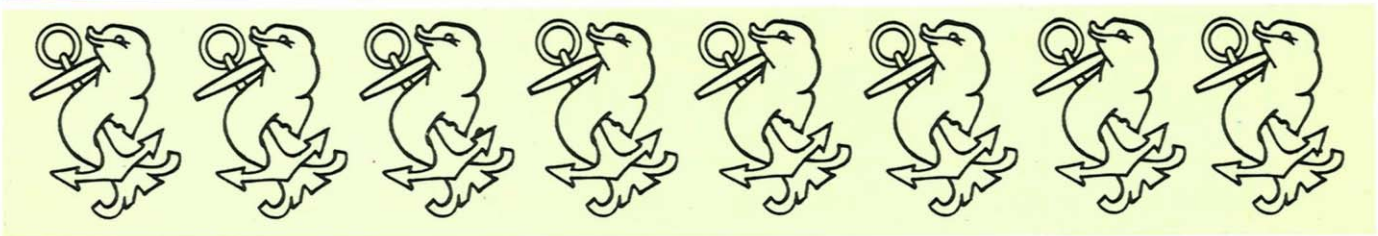
revista da ARMADA

CONVERSA ENTRE MARINHEIROS...

Acerca da investigação no mar (pág. 18)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
S. B.	**Histórias de Marinheiros** 24—Resposta evasiva	4
	Voz da Abita/Cartas ao Director	5
M. Horta	**Notícias Pessoais**	6
C. Bonjour	**Porquê?**	7
M. do Vale	**Os três mosqueteiros do Fado**	8
C. Moreira	**Saudade no eléctrico da Graça**	9
S. Mendes	**As vezes, vale mais a inteligência que a força**	10
G. Brandão	**Filatelia**	11
S. Elpídio	**Terminologia naval**	12
D. Barreiros	**Conheça a sua Marinha** Cadetes de hoje, oficiais de amanhã: Futuro da Armada	13
L. Nunes	**Desporto**	17
M. do Vale	**Conversa entre Marinheiros ...**	18
A. Correia	**Numismática e Medalhística**	22
M. Horta	**Reportagem**	23
	Quarto de Folga	32
J. Santos	**Os modelos de navios existentes na Escola Naval (1896)**	Verso da contracapa
A. Cutileiro	**Evolução histórica dos uniformes na Armada (23)**	Contracapa



PORTE PAGO

REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
C/alm. António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernâni Lopes

Publicação mensal

Propriedade da Marinha

Redacção e Administração:
Edifício da Marinha
1188 Lisboa Codex
Telefone: 36 89 60

N.º 111 / DEZEMBRO 1980 / ANO X

Preço de venda avulso	15$00
Assinaturas anuais:	
Continente e Ilhas	150$00
Estrangeiro	260$00

Via aérea — o preço da assinatura será acrescido da respectiva taxa de porte por avião.

Na capa:

Óleo de Dias Sanches.
Museu de Marinha.

Tiragem: 10 000 exemplares.

Distribuição:
Agência Portuguesa de Revistas.

Execução gráfica:
Instituto Hidrográfico

Nota de Abertura

A propósito do Natal e fim do Ano

A *nossa Revista* não tem a pretensão de se fazer ouvir para além das fronteiras da Marinha. Se tivesse...
Convidaria todos os povos da Terra a aproveitar esta quadra festiva de paz, amor e fraternidade para meditarem sobre as calamidades que nos afligem: guerras, fome, crimes, droga, doença, desprezo pelos direitos humanos... eu sei lá!
Não será mais que tempo de congregar esforços para acabar, ou atenuar, algumas delas?
Eu creio bem que sim. É questão que o bom senso e a boa vontade iluminem os que actualmente governam o mundo. Para nos afligir, bem bastam aquelas contra as quais nada somos, nem nada podemos...

Vamos comemorar mais uma festa do Natal e atirar para trás das costas mais um ano de desilusões e esperanças frustradas.
Como elementos desta gloriosa Armada Portuguesa, façamos uma pausa na corrida contra o tempo, em que todos estamos envolvidos, para pensar um bocadinho...
Nos que nos antecederam e fizeram dela uma Corporação digna e prestigiada, tanto a nível nacional como internacional...
Temos obrigação moral de, pelo menos, manter o nível, para não sermos obrigados a corar de vergonha quando a entregarmos aos que nos vêm substituir.
Para isso, temos de nos manter fortemente unidos, sanar querelas que nos dividem, olharmo-nos nos olhos e gritar bem alto e com convicção, VIVA A MARINHA... de ontem, de hoje e de amanhã.

C/alm.

N. R. — O director, corpo redactorial e restante pessoal que trabalha na Revista, deseja aos seus colaboradores, assinantes e amigos, Boas Festas e Feliz Ano Novo.

24 – Resposta evasiva

Os rapazes, nos liceus e nas universidades, tiveram sempre, em todas as épocas, as suas irreverências. É próprio da idade, está-lhes no sangue, e a mocidade nunca fica a dever o seu tributo.
Na Escola Naval, que frequentei há longos anos, decerto que a disciplina moderava e quebrava muitas destas veleidades. Mas isso não obstava a que, lá de longe em longe, algum mais inconformado não fizesse das suas.
A tradição oral mantém vivas algumas histórias, a que não falta, verdade seja, boa dose de espírito e de graça.
Conta-se que um professor, que tinha o hábito de repetidas vezes chegar atrasado às lições, nunca se esquecia de, polidamente, pedir desculpa aos aspirantes.
Uma vez, quando ele acabara precisamente de chegar tarde e de, como habitualmente, se desculpar perante os alunos, um destes comentou em voz baixa, mas suficientemente audível para todos:
— É a última vez que o desculpamos...

Noutra ocasião, um velho professor da cadeira de Motores, que deixou largas tradições de bondade na Escola Naval, contou aos alunos a história acidentada de Rudolf Diesel. A sua emotividade, que os anos fizera mais viva, vibrava ao descrever as vicissitudes por que tinha passado o inventor. Mas foi já sensivelmente comovido que recordou, por fim, a morte trágica de Diesel, desaparecido misteriosamente, quando atravessava a Mancha, a bordo de um navio.
Na sala fizera-se um pesado silêncio, na recordação trágica do incidente, tão vividamente sentido pelo velho mestre.
Foi então que um aspirante se levantou gravemente e perguntou, compungido:
— E como morreu o semi-Diesel?

No meu tempo algumas histórias se passaram, que mereceriam decerto que não caíssem no esquecimento. Neste momento, recordarei apenas uma delas, a revelar o espírito repentista do seu intérprete (*1*).
A cena passou-se numa aula, cujo professor era um tanto impulsivo e, habitualmente, muitíssimo exigente. Claro que os aspirantes andavam sempre na linha do vento, que o mesmo é dizer que todo o cuidado era pouco para não se apanhar uma nota abaixo de dez, o que determinaria o cancelamento de uma saída de licença.

Ora, certo dia, precisamente na última aula antes das férias do Carnaval, o mestre pegou na "sebenta" e, sem explicar a matéria, com o pretexto de que esta era muito simples, começou a marcar a próxima lição. Lentamente, e fazendo breves alusões aos assuntos, ia volvendo as páginas. De início, ninguém estranhou. Mas a matéria foi aumentando progressivamente. Os aspirantes começaram a entreolhar-se, surpresos. Quando pararia, aquilo? Era já com ansiedade que perscrutavam o mestre. E este, imperturbável, continuava a virar as folhas. Todos os rapazes tinham traçado os seus planos para os belos dias que se aproximavam. Aquela lição enorme, monumental, vinha agora, de repente, enegrecer os dourados sonhos de cada um, ficando, como uma obsessão, a persegui-los nas festas, nos bailes, nos cinemas.
Mas o professor acabou, finalmente. Eram nada menos de quarenta páginas de matéria virgem a desbravar. Na aula pairava um silêncio trágico.
Um aspirante abrangeu o total das folhas com os dedos, palpou-as numa avaliação indignada e, num desabafo, que lhe vinha direitinho da alma, sussurou para o camarada do lado:
— É bestial! ...
A voz colérica do mestre atroou os ares. Ele ouvira o comentário e, apontando com a dextra o aspirante, intimou severo:
— O que foi que o senhor disse?
O rapaz levantou-se, calmamente. Era a inteligência mais brilhante do curso. Decerto que, normalmente, nada haveria que o embaraçasse. Mas aquela situação era grave. Aquelas duas breves palavras comprometiam-no de um modo singular. Grosseiramente, ele classificara a lição de "bestial". E não o era, de facto? Então o mestre não considerava que as férias eram para descansar? E que, além do mais, não chegara sequer a explicar a matéria, como devia? Isto era muito certo, mas o pior é que ele, ali, estava entalado. Como poderia, agora, remediar o caso?
O mestre, sem dar tempo a grandes lucubrações, repetiu, ainda mais enérgico, buscando a confirmação da frase:
— O que foi que o senhor disse?
Foi então que o aspirante, ensaiando o seu sorriso mais inocente e iludindo a verdade, com subtileza, respondeu:
— Eu, senhor comandante, disse que era ... *celes ... TIAL ...*

S. B.

(*1*) *Era o então aspirante Alfredo de Oliveira Baptista, que se viria a revelar um distintíssimo oficial.*

Voz da Abita

Cartas ao Director

Dos nossos leitores e amigos recebemos a seguinte correspondência:

Do 1.º-sarg. T Mário Orlando Soares Pimenta, da 1.ª Rep. da D. S. Pessoal, uma carta em que manifesta o seu agrado pela festa de homenagem, transmitida pela TV, a Amália Rodrigues, dizendo, nomeadamente:

(...) Sou um velho marinheiro que, por circunstâncias várias, assistiu a diversos espectáculos dedicados aos nossos marinheiros e soldados, nas ex-colónias ultramarinas. A presença dessa extraordinária artista e as suas actuações davam-nos ânimo, coragem, alegria e conforto, a nós, distantes da terra natal e dos entes queridos.

Através da nossa Revista aqui lhe deixo as minhas homenagens.

N. R. — Os versos que enviou com a carta ficam nos nossos arquivos, aguardando melhor oportunidade de publicação.

Do 1.º-sarg. Q RA Paulino do Carmo Póvoas, Alfeite, uma carta em que foca o problema do pessoal da Reserva, residente na margem Sul ter de se deslocar à 3.ª Repartição da D.S.P., em Alcântara, para o médico lhe passar guia para ir ao Hospital da Marinha fazer análises ou tratamentos. Acresce, diz ele, que essa consulta em Alcântara, tem de ser marcada com antecedência, pois de contrário arrisca-se a gastar as deslocações e não ter vaga.

Sugere que se estabeleça na margem Sul um posto médico para atender o pessoal da Reserva e reformado.

De António José Martins Ferreira, ex-mar. A, Queluz, uma carta muito oportuna por vir esclarecer um assunto que tem dado aso a reclamações. Diz o seguinte: *(...) Aproveito para explicar porque alguns assinantes recebem as revistas amachucadas. Quando saí da Armada, em 1975, tive a sorte de me empregar nos CTT. Sou carteiro e gosto de desempenhar as minhas funções o melhor possível. Mas tenho a dizer que a culpa das revistas chegarem ao seu destinatário em más condições não é dos carteiros porque antes de chegarem às suas mãos elas andam em bolandas nas próprias sacas...*

Também não gosto de receber a nossa querida Revista amachucada e às vezes recebo! Estimo-a muito e tenho todos os números.

Termina a sua carta saudando o pessoal que trabalha na Revista e enviando uma saudação muito especial para o pessoal da "Honório Barreto" que com ele andou por terras de Cabo Verde em 1973/74.

De Alberto Oliveira, ex-1.º-gr. L, Jersey, USA, uma carta cheia de ternura pela Pátria, pela Armada e pela Revista, da qual diz: *(...) para muitos emigrantes, como eu, é grande em valor mas pequena em quantidade... Tão pequena que quando acabamos de a ler... dá vontade de a ler novamente.*

Termina saudando o pessoal da Revista, incitando-o a que a faça... maior!

De Cândido Rebelo, Porto, uma carta em que, a propósito do aviso de fim da sua assinatura, diz textualmente: *Isso nunca (cancelar a assinatura), só em eu morrendo! Mas, nem assim, porque já tenho sucessor. Então a mim, que espero pela Revista como se fosse um pedaço da minha alma, falam em terminar?!*

N. R. — Agradecidos pelo abraço ao director e seus colaboradores. A sua carta é tão pequena mas diz tanto...

De António José Robalo, Almada, uma carta em que, a propósito de responder a um concurso, diz: *(...) formulando votos de uma larga e próspera vida para a "Revista da Armada" de que sou assíduo leitor, não por pertencer aos gloriosos marinheiros portugueses ou ser funcionário de qualquer serviço da Marinha. Sou um civil, filho de um marinheiro que cumpre ainda a sua missão na Armada. Fui sempre apaixonado por ela, desde o momento em que meu pai, comigo ao colo, me mostrou, pela primeira vez o navio onde naquela altura prestava serviço. Se hoje não sou oficial da nossa gloriosa Armada, fazendo parte da grande família naval, foi porque a saúde me não ajudou precisamente na altura em que devia ingressar na Escola Naval. Por tudo isto, é sempre com agrado que recebo e leio a "nossa Revista".*

De António Maria da Silva Carvalho, ex-mar. CM, Viana do Castelo, uma extensa carta dando conta da sua experiência como cooperante, por dois anos, na República Popular de Moçambique.

N. R. — Por razões que deve compreender (extensão da carta e melindre de opiniões manifestadas) não é possível, como pede, publicá-la na Revista. No entanto, tomamos boa nota do seu conteúdo e agradecemos os cumprimentos que endereça a todos os colaboradores da "Revista da Armada".

Cartas de saudação:

De António Maria Pinho Gomes, ex-mar. C, Ovar, para *a nossa tão querida "Revista da Armada" e um abraço para todos os "filhos da escola" de Janeiro de 1975.*

De Adérito Adolfo Borges Guimarães, Estarreja, para todos os que colaboram na Revista e para

os camaradas que estiveram com ele na Marinha, um abraço cheio de saudades.

De Manuel Franco de Brito, ex-mar. CRO n.º 50372, Válega, saudações amigas para os que trabalham na RA e abraços e cumprimentos para os oficiais, sargentos e praças que, em 1978, fizeram manobras NATO no Norte da Europa a bordo da fragata "Almirante Pereira da Silva".

De José João dos Santos, ex-mar. n.º 10284, mais conhecido pelo "Olhão", Olhão, saudações aos que trabalham na RA (que continuem com a força de vontade que sempre têm tido...) e um grande abraço a todos os "filhos da escola" que com ele lidaram, em especial aos do 1.º Destacamento de Fuzileiros Especiais de 1964, do qual fez parte, em Moçambique.

Do 1.º-sarg. M RF Manuel António Cabrita, Poço Barreto, Silves, *saudações para todos quantos contribuem com os seus artigos, fazendo recordar aqueles que já estão esquecidos.*

ALMOÇO DE CONFRATERNIZAÇÃO DO DFE5

Completando-se no dia 5 de Dezembro corrente quinze anos sobre a chegada ao Cabo Delgado do Destacamento de Fuzileiros Especiais n.º 5 que aí, com preserverança, teve jus a uma das três Cruzes de Guerra de 1.ª classe colectivas que a Marinha possui, vai realizar-se um almoço de confraternização no próximo dia 13 de Dezembro, sábado.
O almoço terá lugar no Edifício da Marinha, Praça do Comércio, devendo a reunião dos convivas começar às 12.00 horas. Os componentes do DFE5 deverão informar da sua presença da seguinte forma: militares do CCF — ao 2.º-sarg. FZE 95764 Machado; militares da Escola de Fuzileiros — ao 1.º-sarg. FZE 681761 Peres; civis — ao cap.-frag. José Luís Gomes Teixeira, Instituto Superior Naval de Guerra, Rua da Junqueira — 1300 Lisboa (tel. 63 39 85 ou 63 52 47.

ALMOÇO DE CONFRATERNIZAÇÃO DO RECRUTAMENTO DE 1937

O recrutamento de 1937 vai realizar, no dia 18 de Janeiro próximo, em Lisboa, o seu habitual almoço de confraternização. As inscrições poderão ser feitas até ao dia 2 de Janeiro, para: Luciano (Liga dos Combatentes), tel. 36 82 45; Gilberto, tel. 36 37 49; Resende, tel. 86 98 73; 1.º-ten. SG Macedo (Escola Naval) ou Teixeira, tel. 81 10 81.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

2.º-ten. FZ RN Joaquim Oliveira Moreira com D. Maria da Conceição Borges Voluntário, em 13-9-80.
2.º-sarg. H Joaquim Alberto Salvador Guilherme com D. Hermínia Maria Chumbito Tavares, em 6-9-80.
299849/Cabo CM José Luís de Matos Catarrinho com D. Maria Eugénia do Carmo Correia, em 4-9-80.
25766/Cabo A Manuel Custódio Patrocínio com D. Alzira Maria Miguel, em 4-9-80.
205477/Cabo ETC Francisco José de Matos Mariano com D. Maria da Encarnação Lourenço Gonçalves, em 12-9-80.
251775/1.º-mar. CRO Américo Brás Alves com D. Eduarda Marques Pires, em 6-9-80.

228578/2.º-mar. M João Carlos de Jesus Amaro com D. Cacilda Maria Dias Cardoso, em 6-9-80.

335778/2.º-mar. M Bernardino da Silva Pinto com D. Maria da Graça Barbosa Marinho, em 13-9-80.

731179/1.º-gr. FZ João Carlos Martinho Matos Beja com D. Marília Martins dos Santos, em 30-9-80.

736379/1.º-gr. FZ João Manuel Carvalho de Almeida com D. Maria Antónia de Barros Pinho Lima, em 12-10-80.

300278/2.º-gr. S/C Mário José Henriques Calado com D. Filomena Maria Figueiredo Sérgio, em 15-9-80.

PASSAGENS À RESERVA/ /APOSENTAÇÕES

Cap.-m.-g. José Afonso de Sousa Guimarães, em 30-10-80.
Sarg.-aj. M José Dias Rocha Rama, em 30-9-80.
Sarg.-aj. A Edmundo Inácio Clemente, em 29-9-80.
Sarg.-aj. CE Fernando Moura Lopes dos Santos, em 24-9-80.
1.º-sarg. B Manuel Franco Júnior, em 24-9-80.
1.º-sarg. A José Fernandes Vinhas, em 30-9-80.
1.º-sarg. CE Manuel Begucho Franco, em 30-9-80.
1.º-sarg. T António da Silva Belfo, em 30-9-80.
200064/Cabo FZ Manuel Pulga Ribeiro, em 16-10-80.
81065/Cabo FZ António da Costa Oliveira, em 24-9-80.

Roque Loureiro, 1.º oficial do QPCM, em 13-10-80.

FALECIMENTOS

É com desgosto que participamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

1.º-ten. AN RF Germano de Faria Moura Júnior, em 8-8-80.

1.º-ten. SG RF Manuel Alves, em 30-9-80.

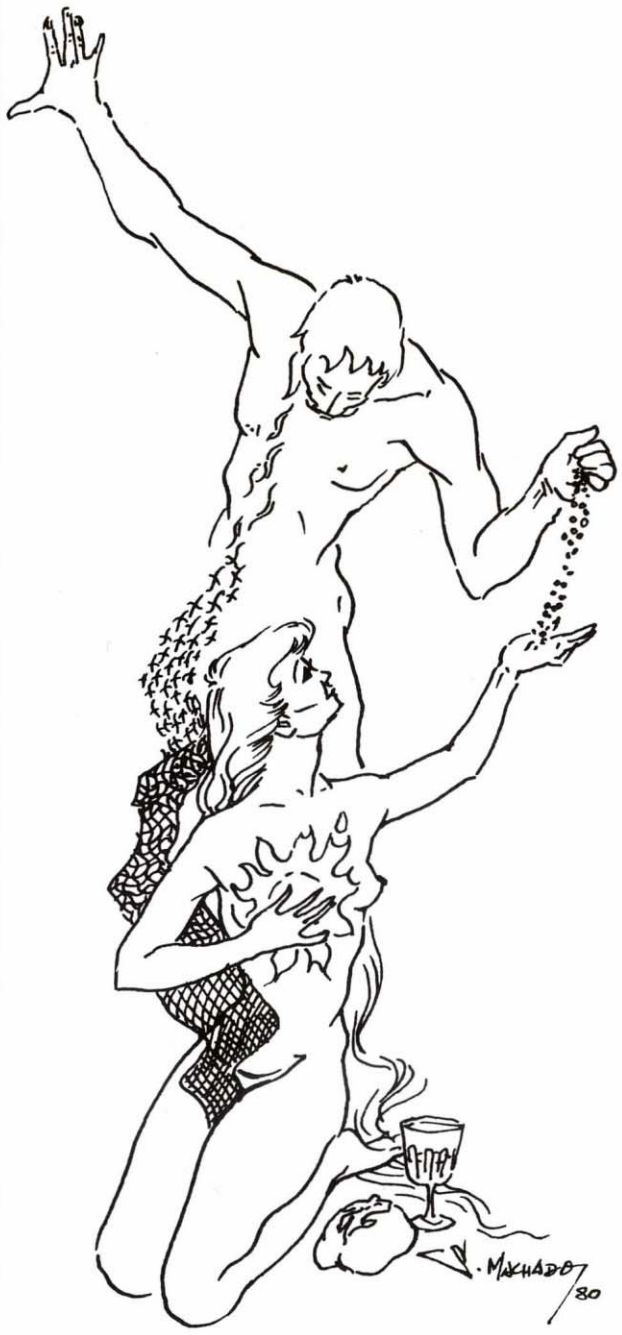
1.º-ten. SG RF Alfredo Duarte Pocinho, em 19-10-80.

2.º-ten. Francisco Maria Domingues, em 11-10-80.

1.º-sarg. E RF Manuel Florêncio Dias, em 26-10-80.

2.º-sarg. B RF Manuel Hermenegildo Pereira, em 18-10-80.

271471/1.º-mar. M José Maria Correia dos Santos, em 24-10-80.



Porquê?

Porquê?
Entre tanta gente,
só tu existes.
Só tu habitas
o meu País de Sonho?...

Porque inventaste
este sol pequenino
que trago dentro de mim.
E me ofereceste o céu
quando necessitei de azul.
E o teu riso jovem,
quando precisei de alegria.
E deste-me...
o trigo para o meu pão
o vinho para a minha sede.

Eu sentia-me nua
sem a tua pele dourada.
Mas tu teceste
com o oiro do teu cabelo
um manto de Esperança
para me aquecer as veias.

Por isso,
minha fonte de água pura,
eu amo tanto,
esse menino que existe dentro
de ti,
a atirar pedras
à podridão do mundo...

Helena Luísa Miranda Coentro Bonjour
– Funcionária da D.A.

Os três mosqueteiros do Fado

Não sei de quem foi a ideia mas, fosse de quem fosse, aqui lhe deixo as minhas mais vivas felicitações. Creio que a grande maioria dos portugueses assistiu, como eu, aos três espectáculos transmitidos pela Radiotelevisão Portuguesa do Teatro São Luís, nos quais o presidente da Câmara Municipal de Lisboa impôs a medalha da cidade aos *três mosqueteiros do fado,* Alfredo Marceneiro, Amália Rodrigues e Hermínia Silva.

Qual deles é o maior? Não sei. O que sei, de ciência certa, é que, cada um com o seu estilo muito pessoal e inconfundível, entrou no coração do nosso povo e jamais de lá sairá.

Não são só os heróis, os santos e os mártires que merecem honrarias. Também os artistas que se erguem muito acima da vulgaridade e entram no património artístico da Nação as merecem igualmente.

Estêvão Amarante, Palmira Bastos, Vasco Santana, António Silva... são disso exemplos recentes. Quem é que se lembra deles sem uma pontinha de saudade e emoção?

Tenho a coragem de dizer que não gosto de teatro. Mas, das muitas peças que já vi, há uma que jamais esquecerei — "As árvores morrem de pé". E porquê lembrar-me desta e não de outras? Pela peça em si? É evidente que não. Lembro-me desta porque a protagonista era a grande Palmira Bastos, uma actriz dos pés à cabeça que empolgava as plateias. Também nunca esqueci um quadro de revista, no Parque Mayer, em que Estêvão Amarante, vestido de campino e montando um soberbo

Alfredo Marceneiro.

cavalo, cantava o "Fado do campino". Que bom actor e que belo fado!

Quanto a Vasco Santana e António Silva, que artistas extraordinários! Actuando em conjunto ou separadamente, deliciaram os portugueses com as suas memoráveis interpretações em revistas, em comédias, em filmes...

Mas, voltemos aos nossos mosqueteiros. Alguém melhor que eles interpretou, cantando, os nossos sentimentos, as nossas alegrias ou as nossas tristezas?

Para nós, marinheiros, longe da Pátria, na paz ou na guerra, com mar chão ou debaixo de tempestade, as suas vozes são verdadeiros bálsamos...

Um dia, ou melhor, uma noite, navegava penosamente num pequeno navio de guerra entre Porto Alexandre e a Baía dos Tigres, na costa sul de Angola. Vagas enormes pareciam querer tragar o navio, enquanto fortes rajadas de vento atiravam a surriada até à ponte. Atordoado com o balanço e com o estômago às voltas, vigiava a navegação, não fosse haver qualquer azar...

A certa altura, a voz quente e aveludada da Amália soou na rádio. Foi a primeira vez que lhe ouvi cantar "Um grão de arroz" e, acreditem ou não, gostei tanto que até me passou o enjoo!

Noutro passo da minha carreira na Armada, pilotava um hidroavião em

Amália Rodrigues.

viagem dos Açores para o Continente, voando à vista de dois outros aparelhos. O céu estava coberto de nuvens e os três, tínhamo-nos juntado por cima delas, a seguir à descolagem em Ponta Delgada, sob um sol radioso. Nunca mais vimos o mar!

Já relativamente perto da nossa costa, tivemos que furar as nuvens e vir cá para baixo. Perdemo-nos todos de vista e cada um tratou de se safar como pôde.

Avistada a água, bastante baixo diga-se, sintonizámos o Rádio Clube Português, metendo-lhe a proa em cima na rádio-agulha.

Lembro-me perfeitamente do nervosismo com que fizemos a sintonização... Mas, a voz fresca e alegre da Hermínia, a cantar a "Velha tendinha", encheu-nos de optimismo e deu-nos o ânimo de que precisávamos.

Chegámos todos sem novidade, embora, pela parte que me toca, tendo passado um mau bocado...

Hermínia Silva.

Bonito ou feio, trágico ou não, arrastado ou saltitante, queiram ou não queiram os seus detractores, o fado é a canção nacional porque é, sem dúvida, a música que mais agrada à maioria dos portugueses. Ou não será?

A justíssima concessão das medalhas que inspiraram este apontamento é, atrevo-me a dizê-lo, o reconhecimento oficial de que assim acontece, de facto.

Honra, pois, ao fado de Lisboa e a quem tão bem o interpreta.

Já sugeri nesta Revista que se erguesse uma estátua a Hilário, na cidade de Coimbra. Sugiro agora, que se concedam também medalhas da cidade aos mosqueteiros do seu fado — Menano, Góis, Paredes...

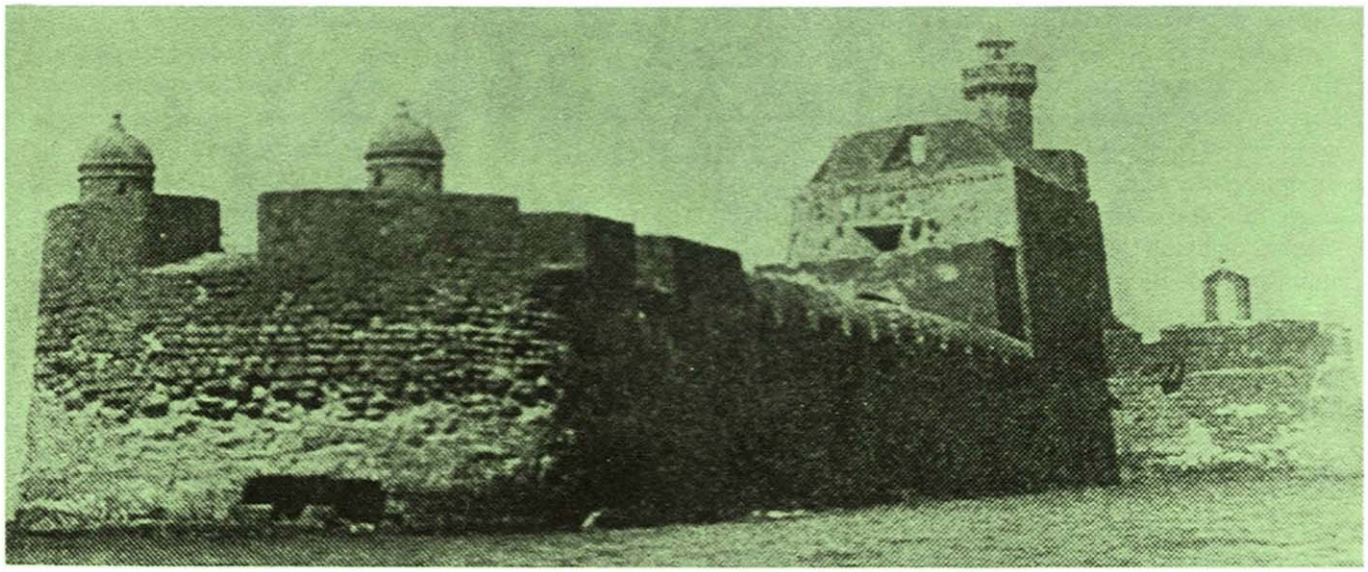
M. do Vale
C/alm.

Saudade no eléctrico da Graça

Foi esta tarde, no eléctrico da Graça. Um velho calhou sentar-se a meu lado, a cabeça baixa, nos joelhos um embrulho feito de papel de jornal, nas faces a incisão do tempo, as rugas subindo do colarinho meio desfiado, a dizer com o fato coçado, sem desmazelo, fato de quem outro não pode ter. Era ele, o Mestre do "Bartolomeu Dias". *Então, senhor Mestre, como vai isso?* Levantou os olhos, na expressão cansada e triste abriu um sorriso. *Cá vamos andando. E Vossa Senhoria?* Fomos de conversa, caminho fora, sem repararmos nas paragens, nos passageiros que entravam e saíam. Longe esses dias em que o Mestre espreitava todos os cantos do navio, para que seguro navegasse e um brinco parecesse. Distante o ritual dos apitos da Ordenança, assobiando honras e manobras. Esquecida a certeza de saber o ferro agarrado no fundo, bastava um olhar seu para que o imediato soltasse para a ponte o brado de *unhou!*, e confiante pudesse o comandante ordenar lá de cima, da ponte, a volta à faina que deixava acender o cigarrinho teimoso. Perdida sua fama de Mestre também na arte de marinharia, no entrelaçado das gachetas, a francesa, a de nós tortos, a de cus de porco, tantas, cada coisa com o seu preceito, as falcassas e as encapeladuras e os embotijados e o fazer dos coxins. Dos braços já se foi o ritmo do colher dos cabos, mais veloz na manobra que o mar quer difícil, quase bailado na hora de enfeitar o convés, em desenhos renovados e caprichosos. Das mãos lhe levaram os anos o fulgor dos dedos mágicos, de prestidigitador que aos nossos olhos faziam como por encanto nascer os nós, este é de frade, este é de pescador, este é de botija, este é de azelha... O Mestre falava, como se nele tivesse renascido o sortilégio da sua arte de marinheiro.

curtido pelo Sol e pelo mar salgado. *Vossa Senhoria sabe, a gente nunca mais esquece.* E a pena voltou aos olhos do velho sargento de manobra, ele sabe que não voltará a ser mestre de nenhum navio, a âncora do tempo o fundeou em porto donde não partirá.

Cristóvão Moreira
Cap.-frag.



Às vezes, vale mais a inteligência que a força

(um eficaz ardil de guerra)

Foi há 450 anos que o caso se passou. Era governador da Índia o ilustre português Nuno da Cunha. À sua argúcia e inteligência se ficou a dever então, a salvação da Fortaleza de Diu.

Uma poderosa esquadra turca tinha cercado a fortaleza, pondo-a em sérios apuros, por falta de meios de defesa. Só um bem concebido ardil de guerra ou um golpe de sorte a poderiam salvar de cair nas mãos do inimigo. E foi o que sucedeu.

O governador, durante a noite, fez sair para o mar um grande número de lanchas cheias de gente e munições e mandou que, em cada uma, se acendessem quatro fachos à popa.

Vendo aquelas luzes todas e ouvindo o alarido da gente e da fuzilaria das lanchas, os turcos julgaram que uma grande esquadra de socorro à fortaleza os vinha acometer e, cheios de pânico, levantaram ferro, desfraldaram as velas e... puseram-se ao largo.

E assim se safou uma grande rascada...

N. A. — Nuno da Cunha foi o 11.º governador da Índia, tendo sido nomeado para o cargo em 1528, por D. João III.

Por força do destino, a fortaleza de Diu fora fundada por ele, a seguir às de Chale e Baçaim.

Durante os 10 anos do seu governo, conseguiu que fosse sempre respeitado o nome de Portugal nas terras que regia.

Faleceu em 1539, ao largo do Cabo da Boa Esperança, quando regressava à Pátria.

José Agostinho de Sousa Mendes
Cap.-m.-g.

Filatelia

LUBRAPEX 80

Lisboa assistiu pela primeira vez a uma Lubrapex. Com efeito e conforme antecipadamente anunciado, em 18 de Outubro, na Biblioteca Nacional, foi inaugurada pelo ministro dos Transportes e Comunicações, eng. Viana Baptista, e franqueada ao público, a 8.ª Exposição Filatélica Luso-Brasileira — Lubrapex 80 — certame aguardado com expectativa, como o provou o elevado número de visitantes que, momentos depois, enchiam as diversas salas por onde os cerca de mil quadros estavam expostos.

Quem assistiu a anteriores Lubrapex, verificou que o espaço era, desta vez, exíguo, o que prejudicava uma observação cuidada, agravada pela falta de sinalização capaz de orientar correctamente a visita.

Além da presença das participações oficiais do Museu dos CTT e da Empresa dos Correios e Telégrafos do Brasil, vimos na classe de honra, colecções que já obtiveram grandes prémios em exposições internacionais e outras distinguidas com grandes prémios Lubrapex ou medalhas de ouro, a constituirem, na verdade, um conjunto maravilhoso.

Na classe de competição, presentes cerca de duzentas colecções, algumas já de elevado nível, a mostrarem toda a potencialidade da filatelia nos campos do engenho, dos conhecimentos, da arte e da beleza. Seria pretencioso da nossa parte referenciar em pormenor esta ou aquela colecção patente, pelo que nos limitamos a afirmar que a Lubrapex 80 foi um encanto para os olhos e para o espírito de quem a pôde apreciar. Por outro lado, deu a todos a certeza de que Lisboa reúne condições magníficas e entusiasmo bastante para, com mais frequência, apresentar grandes certames filatélicos.

Ao Clube Filatélico de Portugal e a todos que colaboraram nesta realização, expressamos as nossas melhores felicitações.

N. R. — Registamos que o 1.º-ten. SG José Marques Curado obteve, nesta exposição, uma medalha de prata com a sua colecção "A embarcação da pré-história aos nossos dias".

SELOS DA LUBRAPEX 80

Como em devido tempo aqui divulgámos, a ECT (Empresa dos Correios e Telégrafos do Brasil) pôs em circulação, simultaneamente no Brasil e em Portugal, no dia da inauguração da Lubrapex 80, uma série de selos alusiva ao acontecimento.

Os selos, que reproduzimos, apresentam como motivos papagaios, aquelas aves tão simpáticas que todos conhecem, não apenas por imitarem a voz humana, mas também pela sua plumagem de colorido diversificado e atraente. Integra-se este conjunto na temática "Animais do Brasil", em progressão no país irmão. Sabendo-se que o Brasil, nomeadamente na sua imensa região amazónica, é o maior habitat do mundo destas aves trepadoras, não surpreende a escolha do motivo, realmente muito interessante e bem exposto.

São as seguintes as variedades apresentadas: dos dois selos de taxa mais baixa, um é o papagaio de peito roxo e o outro o papagaio cara roxa; os dois restantes são o papagaio charão e o papagainho.

Selos interessantíssimos e perfeitos, até nos motivos secundários, ou seja, nos troncos e ramagens onde as aves vivem, que nos surgem plenos de pormenor e graciosidade.

IV CENTENÁRIO DA MORTE DE CAMÕES

Quando se iniciou o ano que agora se aproxima do seu termo, e no qual se celebrou uma grande efeméride portuguesa, pensámos reproduzir ao longo dos meses todos os selos deste tema emitidos em Portugal e nas suas ex-províncias ultramarinas, não só pela oportunidade, mas sobretudo, por alguns deles constituirem, pela sua expressividade e beleza, autênticas obras de arte.

Infelizmente, por falta de espaço, não pudemos concretizar esse desejo; contudo, pelo menos na última página da secção da filatelia de 1980, não resistimos à tentação de fazer referência a uma dessas séries e por isso aqui a reproduzimos.

Trata-se de um conjunto de sete selos, postos em circulação em outros tantos territórios do então

Portugal de além-mar, em 1972, para assinalar o IV centenário de "Os Lusíadas".

Em nossa opinião, são de facto dos mais belos de entre todos os do tema; se é notável a perfeição e enquadramento dos motivos, não o é menos o colorido variado que os completa e ainda a minúcia de pormenor, bem evidente em cada um dos exemplares.

Sendo como é certo, que gostos não se discutem, repetimos que consideramos que estes selos são efectivamente autênticas miniaturas de preciosas obras de arte.

G. Brandão
2.º-ten. SG

Terminologia Naval

LESTO A VIRAR — Voz dada pelo patrão de embarcação à vela, preparatória da manobra de mudança de rumo.

LEVA ARRIBA — Acção de manobrar cabos executada sem interrupções.

LEVADA — Torrente impetuosa.

LEVADIA — Movimentação agitada das águas do mar; mareta; levadio.

LEVANTAR-SE MAR — Crescer o mar, normalmente pela acção do vento; formarem-se vagas.

LEVANTE — Leste; Oriente; o lugar do horizonte onde nasce o Sol. Vento quente e seco da costa leste de Espanha que sopra no Mediterrâneo.

LEVA REMOS — Voz do patrão de uma embarcação a remos para que estes sejam colocados horizontalmente, normalmente ao costado, com as pás de prancha.

LEVAR DOIS DEDOS DE BORDA — Em calão naval, ser jogado pela borda fora.

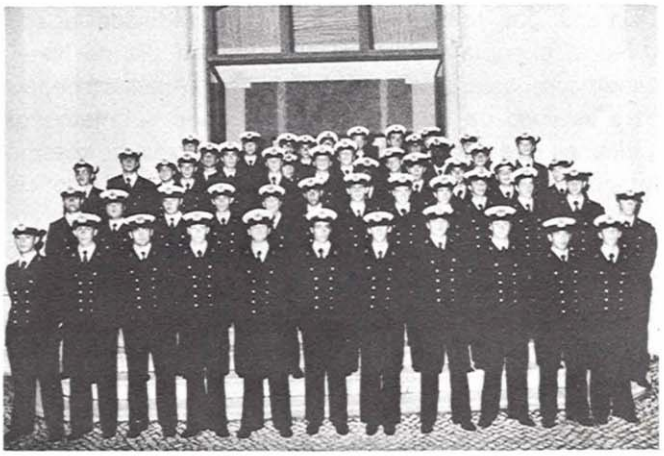
LEVAR SOPA DE BODE — Expressão que, em gíria de bordo, significa não se ter conseguido o que se pretendia, ter recebido indeferimento determinada pretensão.

LIBERDADE DOS MARES — Regra de Direito Internacional Marítimo pela qual o mar alto é livre à navegação de todos os navios, estando portanto fora da soberania de qualquer Estado.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

Cadetes de hoje, oficiais de amanhã: Futuro da Armada

Abriu solenemente a Escola Naval no passado dia 7 de Novembro. A efeméride será, certamente, motivo de reportagem na nossa Revista.
Contudo, como as coisas e as instituições, bem como os acontecimentos, não se forjam sem as pessoas, julguei oportuno, a propósito da solenidade acima referida, dedicar um espaço desta secção aos actuais alunos da Escola, cadetes de hoje, oficiais de amanhã, futuro risonho da Armada. Eles são um futuro que é presente, um presente que é já futuro, qual embrião de esperança, e mais que esperança, de certeza do que será a Marinha de amanhã.
Sobre eles recaem as atenções duma Corporação, deles exigindo uma alta preparação profissional nos diversos ramos da ciência e da técnica, não descuidando outros aspectos conducentes a uma formação humana integral.
Não é fácil a vida dos alunos.
É dura, árdua e espinhosa a sua vida escolar, e a ausência de tempos livres não lhes permite quaisquer devaneios.
O curriculum da Escola tem agora a duração de cinco anos e as disciplinas ministradas permitem aos alunos vir a ser bons técnicos em electrónica, mecânica, administração, comunicações, hidrografia, artilharia, etc.
Logo após a admissão, feita segundo normas e condições fixadas por despacho do chefe do Estado-Maior da Armada, o candidato ingressa no 1.º ano. A cada curso é dado um patrono, como norma um vulto ligado à Armada, cujas qualidades lhe sirvam de modelo e exemplo.
Limitar-me-ei, para ser breve, a fazer um apanhado sucinto da biografia de cada patrono e, na medida do possível, um pouco da história de cada curso.
Para tal servir-me-ei dos elementos fornecidos pelo comandante do Corpo de Alunos, capitão-de-fragata Nobre de Carvalho.



CURSO "ANDRÉ FURTADO DE MENDONÇA" —1.º ANO

André Furtado de Mendonça, nascido em Lisboa, possivelmente em 1558, era filho de Afonso Furtado, comendador de Borba e Rio Maior, da Ordem de Avis, havendo notícia de que passou a África na primeira jornada de el-rei D. Sebastião, no Outono de 1574, quando tinha apenas 16 anos de idade.

Embarcou para a Índia na armada de cinco velas que em Março de 1576 partiu do Tejo, iniciando assim uma carreira de armas nesse estado distante onde serviu cerca de trinta anos, sendo o seu mais antigo feito conhecido, a tomada de uma galeota de corsários malabares, no rio Carapatão, em 1581, quando era capitão de um navio de remos, numa armada de sete navios.

Dez anos volvidos, era já capitão-mor duma armada encarregada de repôr a soberania e o prestígio do reino em terras de Ceilão, missão da qual se desempenhou com assinalável êxito tomando Colombo, ganhando prestígio e admiração entre os seus pares, enquanto temido e amaldiçoado pelos corsários da costa Malabar. Entre estes, era particularmente pernicioso à segurança das armadas e à soberania nacional um tal Mahomet Cunhale que, durante anos, pôs em sobressalto as esquadras do reino, ganhando autoridade sobre os reis locais e rejeitando submeter-se à dominação portuguesa.

Entre 1593 e 1597 foi provedor da Misericórdia de Goa. No Verão de 1600 foi de novo tentada a *empresa Cunhale,* desejando o vice-rei *guardar para si tal tarefa, no que foi impedido pelo arcebispo e fidalgo do seu conselho, tendo todos votado que se recorresse ao bem afortunado capitão André Furtado de Mendonça que então foi nomeado capitão-mor do Malabar e da empresa Cunhale.*

Após prolongada perseguição, reconhecimento pormenorizado dos arraiais dos corsários e adequado exame da comparação de forças, veio a atacar Cunhale em sua fortaleza que acabou por tomar com decidida e vigorosa

intervenção, prendendo o terrível corsário e repondo a soberania abalada.

Nos últimos anos do século XVI, a concorrência dos *rebeldes holandeses* no comércio português do Oriente assumiu proporções cada vez mais graves e ameaçadoras. Por isso, em 1598, el-rei dava ordens terminantes ao vice-rei para fazer, em pessoa, uma jornada ao arquipélago de Sunda, com o objectivo duplo de castigar o sultão de Bantam e destruir as feitorias e naus holandesas, frizando que *o capitão-mor que houverdes de levar convosco na armada em que fordes, hei por bem que seja André Furtado de Mendonça.*

O intrépido capitão partiu de Goa, em Maio de 1601, comandando uma armada que em breve foi rudemente dizimada por forte temporal e que, reduzida a seis galeões, chegou à vista de Bantam em dia de Natal, dando combate a cinco naus holandesas. Avançou depois para as ilhas de Buru e Amboino, onde submeteu os indígenas que traficavam com os holandeses, ao mesmo tempo que as naus destes se afastavam da costa à notícia da presença portuguesa.

Tomou depois Varanula e, por último, as ilhas de Leste do grupo, onde os mouros tinham seu último refúgio que os portugueses não conseguiam dominar.

Em Julho de 1603, André Furtado de Mendonça tomou posse da capitania de Malaca, dirigindo a esquadra dos mares do Sul, ora repondo a soberania portuguesa, ora dando combate aos holandeses.

Enquanto uma esquadra portuguesa cercava Johor, chegou de surpresa à vista de Malaca o almirante holandês Matelief que pôs cerco à fortaleza, encontrando-se nela apenas *150 soldados capazes de poderem tomar armas.*

A alma da defesa foi, como era de esperar, o próprio capitão Furtado de Mendonça que *venceu primeiro a fome, o sono, a quietação e o repouso, não descansando jamais, nem tirando as armas do corpo por espaço de três meses e dezanove dias que durou o cerco.*

É o próprio vice-rei que vem em socorro de Malaca e varre dos mares do Sul os holandeses, dando combate ao almirante Matelief que retira para Johor, enquanto o vice-rei, triunfante, entra na fortaleza. As propostas do capitão-mor para continuar a perseguir o inimigo são aceites, embora regresse à Índia em princípios de 1607.

Em Maio de 1609, é designado para governar a Índia, enquanto não chega o novo vice-rei.

Segundo Pyrard de Havai, *todos os reis da Índia folgaram muito de que ele fosse governador e lhe enviaram embaixadores e presentes. Aprestou muitas armadas e fortificou muitas fortalezas.* Em suma, *este fidalgo era amado de Deus, do rei e do povo e, igualmente, dos capitães e soldados, mas não da nobreza, que não era ladrão nem ambicioso e não era afeiçoado a quem roubava el-rei.*

A 2 de Janeiro de 1610 embarca para Lisboa, já gravemente enfermo, para ter descanso, aquele que tudo havia sacrificado ao serviço da fé e do reino, sem nunca ter casado para ser total a sua disponibilidade, servindo com abnegação mas sem transigências, quer em relação a subordinados, como aos seus chefes, recolhendo ao convento da Madre de Deus, em Goa, sempre que os seus serviços não eram reclamados.

Não chegou a rever a sua terra natal, pois morreu no alto-mar, na latitude de 15° S, segundo o diário de bordo da nau "Nossa Senhora da Penha de França", onde havia embarcado.

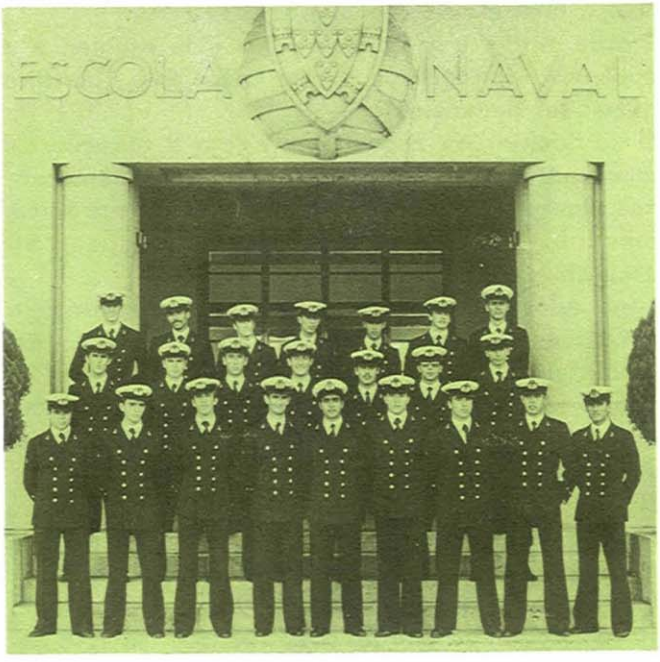
Com ele se extingue o *último representante daqueles primeiros capitães que fundaram o Estado da India: fidalgos no orgulho e na vaidade, homens inteiramente devotados a uma causa nobre que dava sentido a uma vida e que, embora guerreadores rudes, indomáveis, implacáveis, numa imensa exigência que começava por si próprios, eram capazes de compreensão e dedicação aos seus homens, tornando-se deles émulos, e que sendo modestos e acessíveis, apenas a honra e a dignidade tinham por riqueza, desbaratando o sangue e a vida com o mesmo desleixo com que desbaratavam o ouro e a pedraria.*

ALUNOS: Frequentam o 1.° ano da Escola Naval 58 alunos, sendo 3 da República da Guiné-Bissau.

A maior percentagem, cerca de 50%, são oriundos da zona de Lisboa, o que, aliás, se verifica com os outros cursos e permite afirmar que Lisboa continua a ser terra de marinheiros. Setúbal, seguindo logo a Lisboa, tem também elevada representação: 10 elementos. Os outros distritos do país não têm percentagem de relevo, já que os restantes alunos se distribuem por Leiria com 3, Faro com 2, Aveiro, Viseu, Évora e Porto com 1 cada.

Dos alunos do 1.° ano, 51 pertencem à classe de Marinha e os outros à classe de Administração Naval.

CURSO "CARVALHO ARAUJO"—2.° ANO



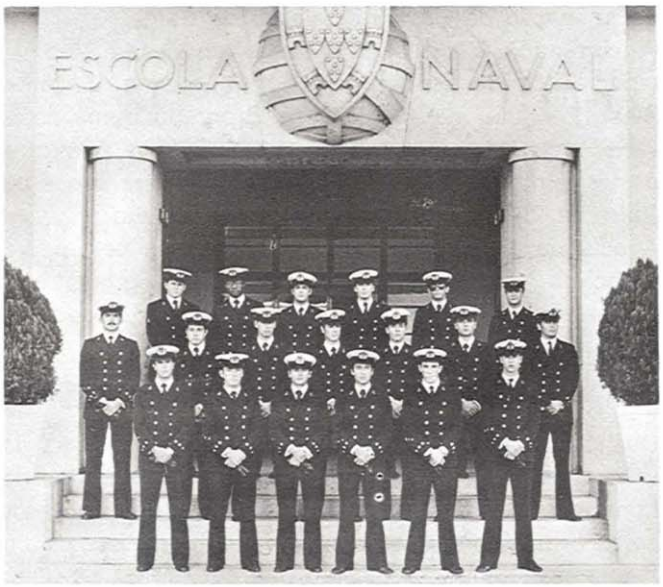
O patrono, capitão-tenente José Botelho de Carvalho Araújo, nasceu no Porto, em 1880. Assentou praça como aspirante da Armada em 1889, sendo promovido a guarda-marinha em 1903 e a capitão-tenente, por distinção, a título póstumo, em 1918.

Proclamada a República, fez parte da Assembleia Nacional Constituinte, eleito por Vila Real. Já primeiro-tenente, comandou, durante a I Guerra Mundial, o ca-

ça-minas "Augusto Castilho". Em 14 de Outubro de 1918, quando o submarino alemão "U 139" tentava afundar o vapor "S. Miguel" a 276 milhas de Ponta Delgada, conseguiu evitar que tal facto se consumasse, dando luta heróica ao submarino com o seu pequeno navio, em combate desigual, no qual perdeu a vida.
A sua acção corajosa e obstinada, viria a merecer do próprio inimigo palavras de admiração. Carvalho Araújo evidenciou, nesse combate, as mais nobres e elevadas qualidades de que um militar se pode orgulhar, dando a todos os portugueses um belo exemplo de destemor, abnegação, coragem, determinação e fidelidade ao dever militar que culminou com o sacrifício máximo, o da vida.
Herói nacional, a sua memória foi oficialmente consagrada com um monumento erigido em Vila Real, que o aponta como exemplo às gerações vindouras.

ALUNOS: São 23 os alunos do 2.º ano, dos quais 17 da classe de Marinha, 5 da classe de Engenheiros Maquinistas Navais e 1 da de Administração Naval.
Os alunos deste curso fizeram a sua 1.ª viagem de instrução a bordo do navio-escola "Sagres", visitando portos do Brasil, Cabo Verde e Madeira.

CURSO "DANIEL AUGUSTO DA SILVA"—3.º ANO



O patrono, oficial de Marinha e matemático distintíssimo, Daniel Augusto da Silva, nasceu em Lisboa, em 16 de Maio de 1814.
Assentou praça na Companhia de Guardas-Marinhas, em 1833.
Foi lente substituto para a 1.ª e 2.ª cadeiras da Escola Naval e lente proprietário da 3.ª cadeira, tendo sido jubilado em 1865 e reformado no posto de capitão-de-fragata, por motivo de doença.
Bacharel formado em matemática pela Universidade de Coimbra, foi sócio efectivo e, mais tarde, sócio de mérito da Academia Real de Ciências.
Dedicou-se à resolução de problemas matemáticos da mais alta importância, tendo publicado, sob a forma de memórias à Academia, vários trabalhos que constituem prioridades científicas, principalmente nos campos da Estática e da Teoria de Conjuntos, de que foi pioneiro. A sua obra, porém, foi pouco conhecida no estrangeiro, por ter sido divulgada exclusivamente em português.
Na história das ciências matemáticas, ocupa lugar primacial este sábio eminente que, pelos seus trabalhos cheios de originalidade e profundeza, ilustrou o nome português, tendo sido considerado, juntamente com Anastácio da Cunha e Monteiro da Rocha, uma das figuras que, depois de Pedro Nunes, a esta ciência mais prestígio deram em Portugal.
A doença paralizou a actividade deste grande sábio que veio a falecer em Lisboa, em 6 de Outubro de 1878, deixando a memória inextinguível de um oficial da Armada que foi um dos mais elevados cultores das ciências matemáticas em Portugal e uma das grandes ilustrações do seu tempo, digno de ser exaltado no centenário do seu falecimento.

ALUNOS: Vinte alunos, dos quais 13 de Marinha, 4 de Engenharia e 3 de Administração Naval, constituem o 3.º ano.
Os alunos deste curso fizeram a sua 1.ª viagem de instrução a bordo do navio-escola "Sagres", escalando portos do Continente, Açores, Madeira e Marrocos. A segunda viagem foi feita na corveta "João Roby" a portos do Continente, Açores, Madeira e Alemanha Federal.

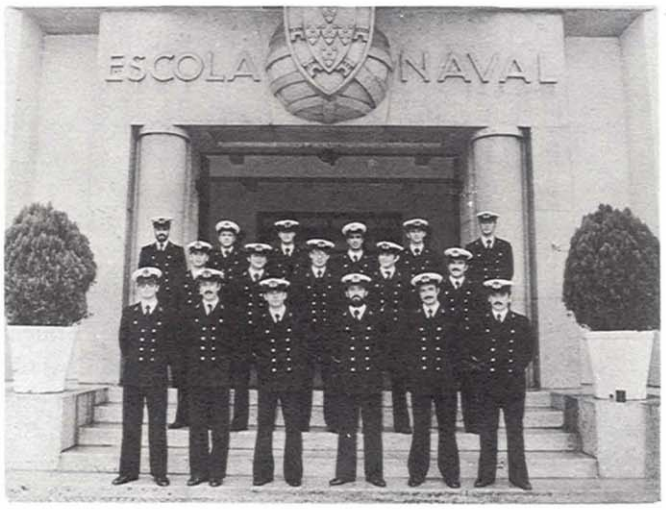
CURSO "AFONSO DE PAIVA"—4.º ANO

Afonso de Paiva, patrono do curso, foi o explorador português, dos fins do século XV, que o rei de Portugal D. João II encarregara, juntamente com Pêro da Covilhã, de ir explorar, por via terrestre, o caminho da Índia. Era natural de Castelo Branco e escudeiro de D. João II. Sabe-se que falava correctamente o árabe. Partindo com Pêro da Covilhã, de Santarém, em 7 de Maio de 1487, após a última audiência concedida pelo monarca português, fôra portador da carta de marear com o itinerário previamente traçado, após laboriosos estudos, pelos cosmógrafos do rei — mestres Rodrigo José Vizinho Abraão Zacuto e o bispo Calçadinha.

Pelas instruções que receberam cumpria-lhes, sobretudo, indagar *do caminho que faziam a pimenta e as drogas,* isto é, quais as vias comerciais que seguiam as especiarias orientais para alcançar a Europa e também colher informações exactas sobre a personalidade lendária de um certo Preste João, cujo reino se dizia cristão e do qual havia em Portugal notícias insistentes mas confusas.
De Portugal seguiu Afonso de Paiva com Pêro da Covilhã para Valência, embarcando em Barcelona para Nápoles, de onde, com recursos financeiros dados pelos banqueiros dos reis de Portugal, partiu para Rodes. Daqui seguiram os dois escudeiros para Alexandria que, ao tempo, mantinha comércio activo com as repúblicas do Mediterrâneo e Adriático. Afonso de Paiva ficou no Cairo, onde se presume tenha morrido, tendo Pêro da Covilhã partido sozinho para Aden e depois para a Índia.
De Alexandria e do Cairo enviou para o reino todas as informações que pôde colher, morrendo ao serviço do monarca, sem, no entanto, completar a grandiosa missão que lhe havia sido confiada, glória essa que haveria de caber ao seu mais afortunado companheiro.
Aliando no mais alto grau a determinação e a coragem ao espírito de sacrifício e de missão, Afonso de Paiva foi um dos homens que ajudou a marcha do empreendimento nacional que culminaria com a chegada de Vasco da Gama à India.

ALUNOS: Frequentam o 4.º ano 20 elementos: 13 da classe de Marinha, 4 da de Administração Naval e 3 da de Engenheiros Maquinistas Navais.
Os alunos deste curso embarcaram na "Sagres" para a sua 1.ª viagem, visitando portos de Marrocos, Senegal, Trindade, México, Panamá e E.U. América. Na segunda viagem, na corveta "Afonso Cerqueira", escalaram portos do Canadá e o Funchal. Na fragata "Comandante João Belo" estes alunos fizeram a sua 3.ª viagem, visitando portos do Continente, Açores e França.

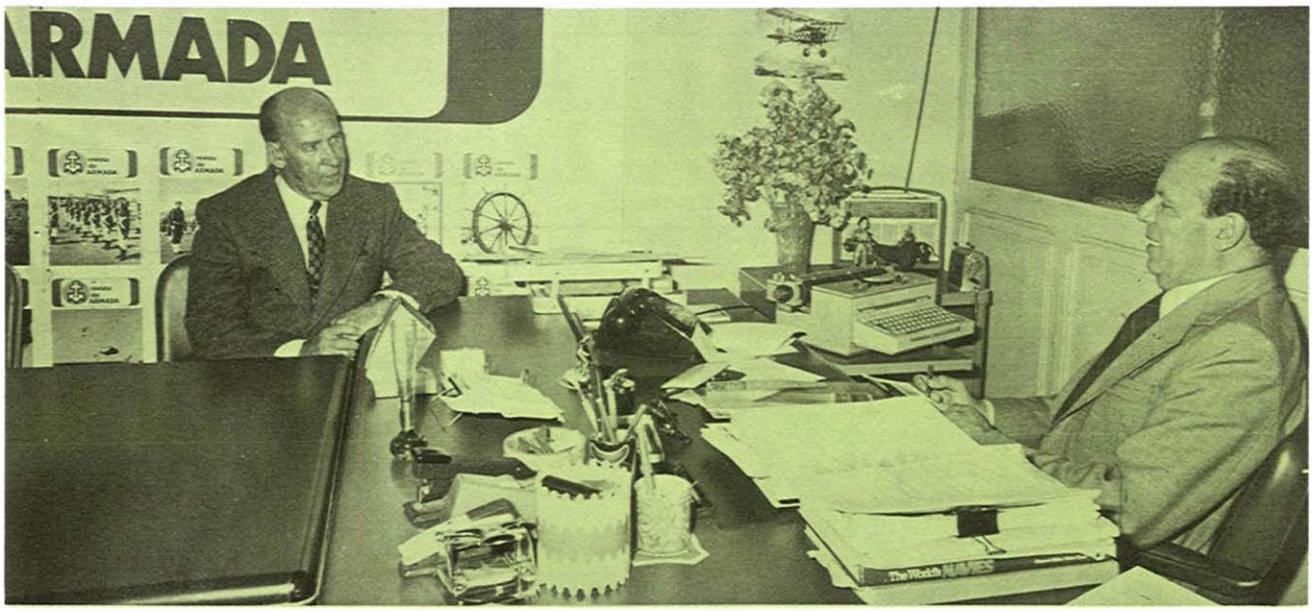
CURSO "PÊRO DA COVILHÃ"—5.º ANO



O patrono deste Curso, Pêro da Covilhã, explorador português, viveu no último quartel do século XV e primeiro do século XVI, nasceu na Covilhã, donde lhe proveio o apelido.
Tomou parte activa na campanha que Afonso V empreendeu como pretendente ao trono de Castela, assistindo primeiro, em Placência, à aclamação de D. Afonso V e D. Joana como reis de Castela e, mais tarde, à batalha de Toro, em Março de 1476.
No reinado de D. João II, mandou este que empreendesse várias viagens, entre as quais aquela que o celebrizou, a de ir por terra, colher informações àcerca do caminho marítimo para o Oriente e, em especial, para o reino de Preste João de quem se esperava auxílio para chegar à Índia. Acompanhado por Afonso de Paiva que deveria dirigir-se para a Etiópia, seguiu para a Índia, onde chegou depois de um mês de navegação. De Cananor passou a Calecute, seguidamente a Goa, depois a Ormuz e Sofala, tendo regressado ao Cairo, onde recebeu a notícia da morte de Afonso de Paiva.
Encontravam-se no Cairo dois judeus portugueses, enviados por D. João II, os quais lhe entregaram cartas do soberano para Paiva, ordenando-lhes que voltassem a Portugal logo que a sua missão estivesse integralmente cumprida.
Pêro da Covilhã decidiu substituir-se a Afonso de Paiva, enviando por um dos judeus uma carta para D. João II, onde dizia que para a Índia se podia navegar no mar da Guiné, indo demandar a costa de Sofala ou Madagáscar (ilhas da Lua), sendo de crer que esta carta influisse para a determinação da viagem de Vasco da Gama.
Percorrendo o Médio Oriente, esteve em Meca e Medina, tendo alcançado o convento de Santa Catarina do Monte Sinai. Penetrou na Abissínia (incorporado numa caravana), a que os nossos chamaram Etiópia — a Alta; o rei destes territórios nunca mais lhe permitiu que saísse da Abissínia, dando-lhe o governo de um distrito.
A odisseia de Pêro da Covilhã foi relatada pelo padre Francisco Álvares que acompanhou D. Rodrigo de Lima, embaixador de D. Manuel I, o qual teve oportunidade de ouvir da boca do próprio Pêro da Covilhã as circunstâncias da sua vida e os sucessos já remotos das suas viagens.
Quando o embaixador se retirou, renunciou à ideia de voltar à pátria, limitando-se a entregar a D. Rodrigo de Lima um filho de 23 anos, pedindo-lhe que o trouxesse para Portugal, o apresentasse ao rei e lhe pedisse para o filho a paga de alguns serviços que porventura ele, Pêro da Covilhã, tivesse prestado.

ALUNOS: Dezassete alunos, 10 de Marinha, 6 da classe de Engenheiros Maquinistas Navais e 1 da de Administração Naval, formam o 5.º ano da Escola, o curso finalista.
Os alunos finalistas fizeram a sua 1.ª viagem na "Sagres", a qual escalou portos dos Países Baixos, Alemanha Federal, Noruega, Açores e Madeira. Na 2.ª viagem, a bordo da fragata "Comandante Roberto Ivens", visitaram portos de França, Noruega, Açores e Madeira. Na corveta "Baptista de Andrade", na viagem do 3.º ano, estiveram na Madeira, Açores e Alemanha Federal. Finalmente, na do 4.º ano, a bordo da fragata "Comandante Sacadura Cabral", visitaram portos do Continente, Açores, Madeira e França.

Conversa entre Mari



Conduzida pelo c/alm. M. do Vale
Intervenientes: "Revista da Armada" (R.A.)
e v/alm. Barahona Fernandes (B.F.)

ACERCA DA INVESTIGAÇÃO DO MAR

Dada a importância, cada vez maior, que o mar assume no bem-estar, progresso e desenvolvimento dos povos, entendemos que seria interessante dar a conhecer aos nossos leitores as opiniões duma pessoa qualificada na matéria, como é o caso do nosso entrevistado de hoje.

O vice-almirante José Augusto Barahona Fernandes nasceu em Lisboa, em 22 de Maio de 1916. Frequentou a Escola Naval em 1934/37 e especializou-se em engenheiro hidrógrafo na Universidade Clássica e Técnica de Lisboa, seguida de cursos de hidrografia e oceanografia nos Estados Unidos da América, em 1948/49.

Frequentou os cursos geral e superior no Instituto Superior Naval de Guerra, respectivamente em 1955/56 e 1970/71.

Desempenhou diversos cargos na Armada, nomeadamente oficial de guarnição de vários navios, serviu na Missão Hidrográfica de Moçambique, de 1941 a 1961, desde chefe de brigada a chefe da Missão e comandante do navio-hidrográfico "Almirante Lacerda", foi director do Serviço de Hidrografia, de Oceanografia e adjunto-técnico do director-geral do Instituto Hidrográfico, adido naval em Madrid, comandante da Flotilha de Escoltas Oceânicos, comandante da Escola de Fuzileiros, comandante da Escola Naval, director-geral do Instituto Hidrográfico e presidente da Comissão de Estudo do Aproveitamento do Leito do Mar, cargo que exerce actualmente.

Em funções de natureza civil, foi inspector-chefe dos Serviços Geográficos e Cadastrais de Moçambique (1953/55), vogal do Conselho Superior de Obras Públicas (1962/67 e 1974/75) e é, desde 1978, presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa e presidente da Comissão Permanente de Oceanologia da Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, desde 1979.

Representou o nosso país em várias reuniões internacionais, foi membro da Comissão Nacional Portuguesa de Investigação Oceanográfica, do American Congress on Surveying and Mapping e pertence à Academia de Marinha.

É autor de numerosos trabalhos publicados sobre hidrografia, oceanografia, cartografia e assuntos navais, relacionados, geralmente, com as situações militares que desempenhou, em particular do "Manual de Hidrografia", adoptado como livro de texto no Brasil e em muitos países da América do Sul.

R.A.—Com a perda do Ultramar e a criação das secretarias de Estado das Pescas e da Marinha Mercante, não passará a Marinha a limitar as suas missões às de natureza exclusivamente militar?

B.F.— Penso que Portugal não é tão rico em recursos humanos que possa desprezar o contributo, em tempo

inheiros ...

de paz, dos técnicos que a Marinha forma e aperfeiçoa em diversas especialidades, tais como a electrónica, construção naval, máquinas e motores marítimos, administração, hidrografia e tantas outras. Sobretudo, se atendermos não só ao treino intensivo que permite a estes técnicos actuar com bom rendimento nas difíceis condições do meio oceânico, como a disporem de importantes meios flutuantes, infra-estruturas e apoio logístico, o que corresponde a um elevadíssimo investimento.

"Aliás, ainda há pouco o almirante chefe do Estado-Maior da Armada, em idêntica conversa publicada nesta Revista, definiu claramente as missões que devem competir à Marinha e que abrangem, não só aspectos militares específicos, como as funções inerentes ao exercício da autoridade marítima e a colaboração na investigação científica e tecnológica do mar.

"Focando principalmente as duas últimas, devemos lembrar que somos uma nação Atlântica com grandes responsabilidades e interesses oceânicos, que mais se intensificaram recentemente com a crescente dependência mundial em relação aos recursos do mar e em face da criação da Zona Económica Exclusiva (ZEE), com uma área quase 18 vezes superior à área emersa de Portugal.

"A importância do mar na vida nacional, nem sempre é perfeitamente equacionada. Os oceanos foram o berço da vida na Terra, são os árbitos das situações meteorológicas correntes e do clima, um tesouro de alimentos, minérios e energia, um repositório dos detritos da civilização de consumo, um fabricante e purificador do ar que respiramos, uma fonte de prazer e de recreio e até uma eterna inspiração para os poetas, artistas e místicos.

"É indispensável o exercício de uma autoridade marítima, abrangendo um complexo de funções que implementem e fiscalizem o cumprimento dos preceitos legais vigentes em relação às actividades exercidas nas áreas marítimas de soberania nacional, e as que contribuem para a segurança da navegação e da vida humana no mar. Esta autoridade é exercida pelos departamentos marítimos e pelas capitanias, que devem dispor de adequados meios humanos e materiais, compreendendo também os navios e as guarnições atribuídos pela Marinha, o que tem nítidas vantagens, numa análise de custo-eficiência.

"É aliás o que sucede em quase todas as marinhas, e apenas os países da dimensão dos E.U.A. se permitem duplicá-los com uma frota da Guarda Costeira para tarefas da fiscalização da pesca, repressão do contrabando e pirataria no alto mar, assistência a navios e aviões em perigo, detecção, rastreio e *contrôle* da poluição do mar por hidrocarbonetos, principalmente em emergências graves, como o incêndio, encalhe ou abalroamento de petroleiros carregados, e tantas outras da mesma índole.

"Estas tarefas são complementadas por outras relativas à segurança marítima e à investigação científica e tecnológica do mar, de que citamos os levantamentos hidrográficos, a publicação e manutenção actualizada de cartas e documentos náuticos, a fixação de rotas marítimas nas áreas onde o tráfego é mais intenso, a farolagem e balisagem de costas, portos e canais de navegação, o estudo e previsão de marés e correntes, etc.

"Toda esta gama de actividades prossegue as melhores tradições da Marinha, que tanto se distinguiu no passado em estudos das pescas, de oceanografia física, de portos, da marinha mercante, de meteorologia náutica, de comunicações radiotelegráficas, nos trabalhos geodésicos e na delimitação de fronteiras do Ultramar, na elaboração do direito marítimo, etc., o que afinal fez parte da expansão da cultura portuguesa no mundo post-gâmico."

R.A. — Quais são os recursos oceânicos que considera prioritário investigar e explorar na ZEE para melhorar a nossa situação económica?

B.F. — Em primeiro lugar, os recursos vivos, não só os que se obtêm das actividades tradicionais da pesca como os resultantes do desenvolvimento da aquacultura, a qual está para a pesca como a pecuária para a caça de animais terrestres em estado selvagem. Já hoje, um décimo das proteínas de origem animal provém da cultura de peixes, moluscos e outros, principalmente nas águas marinhas das baías, estuários e lagunas litorais. O exemplo provém do Japão, onde esta tecnologia está mais avançada; contudo, o nosso país dispõe de extensas áreas protegidas e de alta produtividade marinha (cerca de 25 000 hectares de sapais) e goza de um clima excelente para a aquacultura. Temos, porém, que ampliar as tentativas já realizadas na cultura extensiva de peixes (linguado, robalo, dourada, enguia, etc.), ou seja, nas que se limitam a uma simples *engorda* de alevins com os nutrientes que existem nas águas adjacentes aos locais onde aqueles ficam capturados, e intensificando as culturas intensivas ou semi-intensivas que adicionam alimentação artificial.

"Igualmente, interessam muito os recursos energéticos, não só os hidrocarbonetos que a prospecção vier a revelar na plataforma continental, como a energia contida na agitação marítima pois, infelizmente, são reduzidas as nossas possibilidades de aproveitamento de outros recursos renováveis, como as marés, as correntes marítimas ou as diferenças térmicas das camadas superficial e profunda do mar.

"A energia que se poderia recolher das ondas seria imensa, mas a tecnologia da sua captação e transformação em larga escala está ainda incipiente, apesar de muitas investigações que decorrem, inclusivamente entre nós. Depositamos, por isso, as maiores esperanças na prospecção do *offshore,* pois não está afastada a possibilidade de se encontrar petróleo, e existem indícios da existência de gás natural nas concessões recentemente feitas à ESSO no *offshore* da costa algarvia.

"Ainda desconhecemos, em grande parte, os recursos minerais da nossa ZEE. Os estudos em curso já demonstraram a existência de fosforite e de glauconite — que podem ser aplicadas para adubos — e de grandes quantidades de areias e cascalhos, exploráveis para abastecer a construção civil. Como foi proibida a extracção de areia das praias (e muito bem), e os areeiros agridem a paisagem, destroem os solos e são cada vez menos rentáveis por se afastarem cada vez mais dos grandes centros, é natural que se tenha de recorrer à extracção de areias do fundo do mar, o que se tem revelado muito económico, por exemplo na Grã-Bretanha, dada a eficiência dos métodos de dragagem e o baixo custo dos transportes em barcaças rebocadas."

R.A.—Falou na investigação científica e tecnológica do mar, que na Marinha está principalmente a cargo do Instituto Hidrográfico; como é que ela se integra no conjunto de investigações de outros organismos estatais?

B.F.—Tive oportunidade de efectuar, em 1978, uma análise estrutural deste sector, por encargo da Secretaria de Estado da Investigação Científica, e detectei então a existência em Portugal de mais de 40 organismos que se ocupam de diversos aspectos de investigação oceanológica e que, no seu conjunto, dispõem de cerca de 400 técnicos superiores, na maior parte em regimen de tempo integral. Não é, por isso, despicienda a nossa actividade de estudos do mar. Contudo, os resultados obtidos estão muito longe de satisfazerem as necessidades do nosso desenvolvimento, cada vez mais dependente dos recursos da ZEE. E quando me refiro a recurso não falo apenas dos que têm essa acepção corrente (recursos vivos, minerais ou energéticos) como dos usos do mar, importantes pela situação, geomorfologia e clima do nosso litoral, os portos e transportes marítimos, as zonas industriais, os complexos habitacionais e turísticos, etc. De resto, trata-se de um fenómeno universal de atracção do litoral, pois se calcula que mais de dois terços da humanidade vive a menos de 50 quilómetros do mar. Por isso, julgo essencial e urgente, estabelecer um plano de ordenamento do nosso litoral, para evitar que soluções parciais ou interesses sectoriais, comprometam irremediavelmente a futura ocupação e o equilíbrio instável dessa faixa preciosa que constitui um *interface* entre a terra e o mar.

"A nossa investigação oceanológica ressente-se da ausência de uma verdadeira política científica que aponte a prioridade das linhas de estudo a desenvolver, definindo as tarefas, distribuindo-as adequadamente pelos vários organismos existentes e dotando-os da orgânica e dos meios humanos e materiais indispensáveis. Na prática, a maioria dos organismos adopta os programas de trabalho que julga convenientes e desenvolve os seus projectos no desconhecimento, ou até do desprezo, de outros que possam decorrer em paralelo. E assim, longe de um conjunto harmónico e eficiente, deparamos, por vezes, com duplicações ou lacunas gritantes. É para nós uma excepção honrosa a da cartografia náutica, que é quase unicamente executada pelo Instituto Hidrográfico, e onde se estabeleceu uma excelente colaboração com os raros outros organismos que também executam levantamentos hidrográficos, tanto a nível nacional como até internacional.

"No relatório que apresentei ao Governo em 1979, além de muitas outras medidas pontuais, fui de parecer que se criasse um mecanismo de coordenação, o que foi efectuado no final desse ano, em que se criou a Comissão Permanente de Oceanologia, sob a égide da Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, tendo como missão essencial o estudo e coordenação dos projectos de investigação do mar em Portugal, para o que nela estão representados os ministérios intervenientes e alguns peritos de reconhecido mérito."

R.A.—E julga que essa Comissão pode resolver os problemas referidos?

B.F.—Creio que pode vir a contribuir para uma maior eficiência através do *diagnóstico das enfermidades* da nossa investigação do mar; poderá mesmo apontar vias e soluções; contudo, a sua actuação é limitada pelo seu carácter consultivo e pela falta de um mecanismo ao mais alto nível político que disponha de adequado assessoramento técnico e implemente um plano coerente da nossa investigação científica e tecnológica, o que constitui um problema nacional que transcende a oceanologia. Consideramos essencial que as decisões fundamentais se tomem ao nível do primeiro-ministro, e parece-nos que se deveria evitar uma grande burocratização e ao mesmo tempo garantir uma efectiva coordenação e *contrôle* através da generalização do sistema de financiamento de projectos em vez de organismos. Assim, com um sistema de duplo financiamento, deveriam ser separadas as verbas destinadas ao funcionamento normal dos diferentes organismos e atribuídas verbas específicas para cada um dos projectos de investigação aprovados superiormente, depois de estudados pelos organismos de coordenação. Esses projectos poderiam ser executados por equipas de um ou de vários organismos, dado o carácter extremamente complexo e multi-disciplinar dos problemas que se nos deparam no meio oceânico.

R.A.—A coordenação das várias actividades oceânicas não poderia ser obtida de forma mais eficiente com a sua reunião sob a égide de um Ministério do Mar, como já foi sugerido?

B.F.—O problema é complexo pois a organização do Governo é mais uma arte que uma técnica, admitindo por isso soluções distintas. De modo geral, os teóricos identificam quatro temas básicos em que as actividades governamentais podem ser agrupadas: por objectivos (ou funções), por processos (disciplinas ou ramos de saber), por recursos (humanos ou materiais), ou por locais de aplicação (meio ou região), o que não impede que se adoptem sistemas mistos onde aquelas componentes se conjuguem.

"Na maior parte dos governos, e em particular em Portugal, tem sido adoptada basicamente a organização funcional; assim temos tido ministérios da Defesa, Justiça, Finanças, Educação, Agricultura, Indústria, Comércio, Habitação, Obras Públicas, Transportes, Comunicações, etc., mais ou menos agrupados de diferentes maneiras, em geral focando claramente uma função ou grupos de funções afins. Houve, pelo menos, uma excepção, a do antigo Ministério do Ultramar, onde se continham quase todas as funções, agrupadas segundo um critério regional, o que tinha graves inconvenientes resultantes da duplicação em relação às mesmas funções atribuídas a outros ministérios na sua aplicação ao continente e ilhas adjacentes.

"Parece-nos que um Ministério do Mar constituiria uma solução semelhante à do Ultramar, como podemos ver, por exemplo, considerando o caso dos transportes marítimos ou da exploração do petróleo. Assim, é evidente que os transportes marítimos têm íntima ligação com os transportes aéreos, ferroviários ou rodoviários, que muitas vezes representam sucessivas modalidades do ciclo que afecta determinada mercadoria. Os portos não representam uma fronteira mas um local de inter-ligação, o que justifica a inclusão de todas as modalidades no mesmo ministério.

"De forma idêntica, a exploração do petróleo *offshore,* apesar de algumas tecnologias distintas, não difere essencialmente da sua exploração no *onshore,* justificando a inclusão de ambas num Ministério da Indústria. Conclusões semelhantes poderíamos extrair da análise de muitas outras actividades relativas aos oceanos com uma correspondência em terra: Ordenamento do litoral, defesa das costas, engenharia oceânica, poluição, meteorologia náutica, etc.

"Na realidade, há categorias de funções com certa especificidade no meio oceânico, como sejam: as pescas, a segurança marítima, a cartografia náutica, a oceanografia física, química ou biológica e outras que possam justificar um tratamento especial ou até mesmo um ministério próprio, o que não justifica a generalização que conduziria a incluir tudo o que seja *salgado* num Ministério do Mar. Nem mesmo o antigo Ministério da Marinha, que superintendia em todas as frotas de guerra, comércio, pesca ou recreio, abrangia todas as actividades oceânicas, e mesmo assim considerou-se útil criar secretarias de Estado noutros ministérios para as pescas e marinha mercante.

"Por isso, eu advogo claramente a descentralização da execução das actividades ou funções relativas ao mar, conjugando-as com as correspondentes em terra, quando for caso disso, ou atribuindo-as a organismos, secretarias de Estado ou ministérios próprios. Isso não obsta, e até aconselha, que se criem organismos de coordenação inter-ministeriais de que são exemplo em França o CNEXO (Conselho Nacional de Exploração dos Oceanos) ou nos Estados Unidos o NACOA (National Advisory Comittee on Oceans and Atmosphere)."

R.A.—Quais os cargos profissionais que lhe deixaram melhores recordações?

B.F.—Marcaram-me profundamente os 14 anos em que servi na Missão Hidrográfica de Moçambique. Ali executei trabalhos de geodesia e topografia, vivendo meses seguidos, isolado, em barracas de campanha, fiz sondagens em portos e barras, em pequenas embarcações, e cumpri tarefas de mar nos navios hidrográficos "Bérrio" e "Almirante Lacerda", ao longo de uma costa onde reinam correntes fortes e em que são, por vezes, violentos os temporais. Mas para além da dureza e dificuldades inerentes aos levantamentos hidrográficos em Moçambique, havia uma excelente camaradagem, que me trouxe muitas amizades, e o encanto da íntima comunhão com a natureza, sobretudo na brigada de terra, onde percorri centenas de quilómetros a pé, desde as praias da Inhaca às dunas do Bazaruto, nos mangais e tandos de Manica, nos palmares da Zambézia ou nas maravilhosas ilhas de coral do arquipélago das Querimbas.

"De resto, tinha tanto gosto pela geodesia e astronomia geodésica que, até mesmo numa folga entre campanhas hidrográficas, me entretive durante muitas noites, e com a ajuda de minha mulher, a determinar a latitude de um pilar que coloquei no jardim da minha residência, ao tempo em Lourenço Marques, observando as passagens meridianas de estrelas pelo método de Gago Coutinho, ou as passagens no primeiro vertical."

R.A.—A propósito do que acaba de revelar, corre na Marinha que quando o almirante Gago Coutinho fazia parte da Missão Geodésica de S. Tomé e Príncipe, onde passa a linha do Equador, fez cálculos muito rigorosos para instalar a sua tenda de maneira a dormir com metade do corpo no hemisfério Norte e a outra metade no hemisfério Sul.

"Gostaria de ter servido unicamente na hidrografia, ou considera também de interesse o desempenho de outros cargos, tanto de natureza militar como civil?"

B.F.—A tendência de quem aprofunda uma especialidade é julgar que a ocupação em qualquer outra actividade corresponde a uma perda de rendimento profissional. Contudo, a multiplicidade de tarefas inerentes a uma carreira na Armada, abre novos horizontes e traduz-se por uma melhor compreensão da complexidade dos problemas ligados ao uso do mar. E dá também uma certa maleabilidade de espírito, o que tradicionalmente se revelou de grande interesse para o país, permitindo aos oficiais da Marinha desempenhar

com eficiência, sobretudo no Ultramar, as mais variadas funções.

R.A. — Já agora, duas curiosidades que intrigam muitos marinheiros: porque são, em geral azuis, as águas do mar? e de onde provém o sal existente no mar?

B.F. — Quanto à primeira, é bem conhecida a composição da radiação solar, com vários comprimentos de onda a que correspondem as diferentes cores do espectro. A luz que penetra na água do mar vai sendo absorvida e além disso sofre múltiplas dispersões no encontro com as próprias moléculas de água e com as partículas minúsculas existentes em suspensão. Essa absorção é muito maior para as radiações correspondentes às cores vermelha ou amarela que para a azul. Por isso, a luz emerge com uma tonalidade tanto mais azulada quanto maior for o seu trajecto na água, ou seja, quanto menos partículas houver em suspensão. Trata-se de um fenómeno semelhante ao que provoca o tom azul do céu límpido, e por isso o mar muito azul corresponde ao que se poderiam chamar os desertos marinhos, isto é, às zonas de águas muito puras, onde é pequena a concentração de plancton e fraca a produtividade marinha. Por vezes, o mar apresenta-se esverdeado ou até com outras cores, devido às partículas em suspensão; por exemplo, as águas vermelhas devem a cor à abundância de certas espécies de algas ou de outros organismos muito pequenos (dinoflagelados e outros).

"Em relação à segunda curiosidade, na água do mar existem em dissolução todos os elementos conhecidos na terra, embora por vezes com uma pequeníssima concentração. Em média, a quantidade de sais é de 35 gramas por litro de água do mar, o que corresponde a um imenso total: se toda a água se evaporasse, o sal chegaria para formar uma camada com uma espessura média de 45 metros, cobrindo toda a superfície do planeta. É também devido à imensidade do mar que a sua salinidade não tem variado desde que se efectua a sua medição rigorosa, embora os rios continuem a transportar em dissolução muitos sais provenientes da lavagem das rochas e terrenos pela chuva e das grandes quantidades de água que entram no ciclo da evaporação-condensação e na evolução das camadas geladas. Por isso, muitos autores supõem que a maior parte do sal existente no mar ali se concentrou, ao mesmo tempo que se formaram os oceanos, pela condensação dos vapores emitidos pelos primitivos vulcões."

Numismática e Medalhística

Dicionário numismático (S/X)

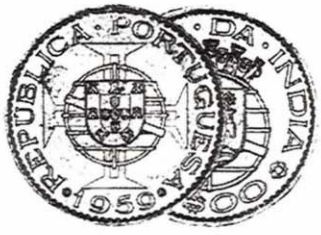
Continuando a nossa descrição de termos de numismática e seu significado, vamos hoje transcrever as letras S a X.

SÃO TOMÉ — Moeda de ouro da Índia portuguesa.

SÃO VICENTE — Moeda de ouro mandada cunhar no reinado de D. João III.

SEIS BAZARUCOS — Moeda de calaim, cunhada em Goa, no vice-reinado de D. João José de Melo.

SEIS ESCUDOS — Moeda de



cupro-níquel de Timor e de prata da Índia.

SÉRIE — Sequência completa dos diversos valores de uma emissão em determinado ano ou época.

SERRILHA — Lavração feita no bordo das moedas para as preservar do cerceio. Em Portugal, foi a "serrilha" inventada por Manuel Rodrigues da Silva, no século XVII.

SERRILHADA — Rebordada.

SÍMBOLO — Chama-se símbolo monetário à representação figurada de uma ideia, pessoa ou coisa. Os símbolos constituem, por isso, uma linguagem gráfica que desempenha na arte monetária uma função da maior importância.

SINAL MONETÁRIO — Letra monetária. Indica o local em que a moeda foi cunhada.

SISTEMA MONETÁRIO — É a relação ponderal existente entre todas as moedas de uma nação, numa determinada época, e que se encontra referendada à "unidade monetária" desse sistema. Os sistemas monetários dizem-se "monometalista ou bimetalista", consoante assentam o seu "padrão monetário" em um ou dois metais nobres: o ouro e a prata.

TANGA — Moeda da Índia portuguesa.

TÉSSERA — Nome genérico dado às senhas, fichas ou tentos, de espectáculos, jogos, balneários, etc., de que os romanos se serviam sob a designação de *tesserae*.

TIPO — O tipo da moeda é o conjunto das gravações que a caracterizam. Na grande maioria das nossas moedas, pode dizer-se que o seu tipo foi o das Armas do Reino dum lado e a Cruz do outro.

TOQUE — É a liga de que a moeda é fabricada. Também se chama título.

TORRE DO TOMBO — Lugar onde estão depositados os arquivos nacionais. A Torre do Tombo, primeiro arquivo nacional português, foi fundado por D. Fernando em 1375.

TOSTÃO — Esta moeda apareceu em Portugal no reinado de D. Manuel I. Desde o século XVI para cá, em todos os reinados se cunhou o tostão que ainda vigora nos nossos dias.

ÚNICA — Diz-se da moeda que constitui o único exemplar conhecido desse tipo.

VALOR — O valor da moeda resulta do estado em que ela se encontra, variando portanto com o seu grau de conservação.

VARIANTE — É a moeda que, sendo do mesmo tipo daquela com a qual se relaciona, apresenta contudo diferenças de pormenor, o que se dá especialmente com referência às moedas batidas pelo antigo sistema do martelo.

VINTÉM — Designação sintetizada de 20 reais ou 20 réis.

XERAFIM — Designação de moedas da Índia portuguesa.

Com este artigo damos por finda a série de termos numismáticos com que durante alguns números preenchemos esta secção.
Esperamos assim que este nosso trabalho tenha sido útil, nomeadamente para os leitores que se estão a iniciar no coleccionismo numismático e para os quais há sempre uma certa dificuldade em encontrar bibliografia de apoio.

AFAC

Reportagem

PRESENÇA NAVAL EM PENICHE

O draga-minas "Lagoa" representou a Marinha nas Festas do Mar de Peniche, atracando naquele porto de pesca, no período de 2 a 5 de Agosto. Logo que trocados os cumprimentos protocolares com as autoridades locais, o navio embandeirou em arco, armou iluminação de gala e ficou patente ao público.

No dia da chegada, a guarnição assistiu à alvorada de morteiros e foi posteriormente convidada para a *sardinhada* que se efectuou no cais da Ribeira e que constituiu uma ocasião para confraternização entre os penichenses e muitos milhares de forasteiros, festa oferecida gratuitamente pela gente do mar. Ao cair da tarde, cerca de 25 elementos da guarnição formaram o cordão que deu acesso ao embarque dos vários andores, na homenagem dos pescadores à sua padroeira, Nossa Senhora da Boa Viagem, transportada em traineira engalanada, acompanhada de muitas outras que igualmente levavam a bordo imagens de santos e que efectuaram a tradicional procissão do mar. O regresso fez-se, passava das 01.00 horas, na presença de elevado número de assistentes e sob empolgante fogo de artifício aquático. No dia seguinte, uma delegação do navio assistiu à eucaristia solene e acompanhou a procissão em terra, fazendo a escolta e transportando, a pedido da população, o pesado andor da padroeira. Neste mesmo dia, pelas 18.00 horas, teve lugar a bordo uma recepção oferecida às personalidades locais mais representativas e que se prolongaria para além da meia-noite. De bordo, assistiu-se ao fogo de artifício aéreo, largado do cais da Ribeira.

(Colaboração do CNC)

FISCALIZAÇÃO DA PESCA, REPRESSÃO DO CONTRABANDO E OUTRAS ACTIVIDADES DE UNIDADES NAVAIS DO CNC

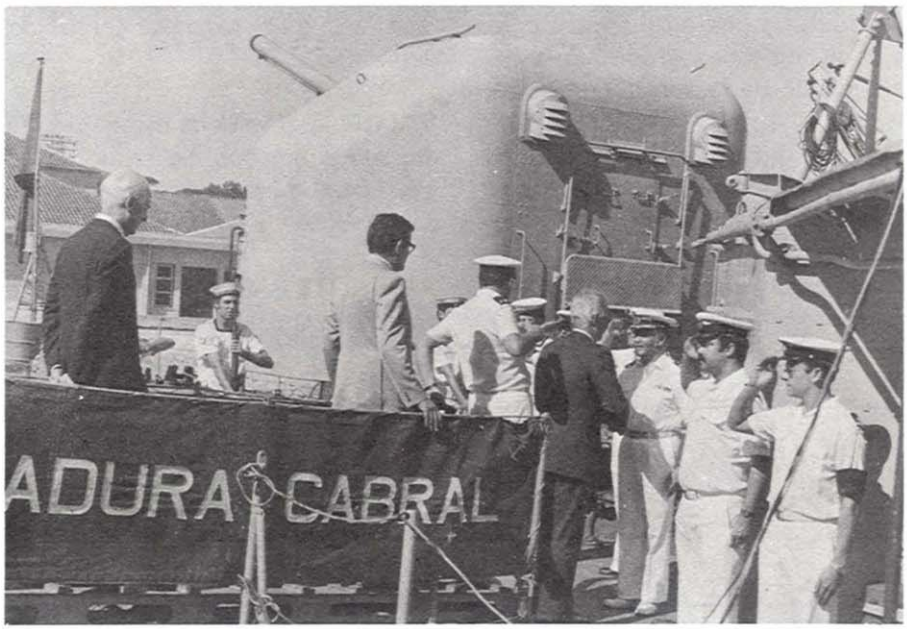
Em Setembro findo, navios do Comando Naval do Continente, no serviço da fiscalização da pesca e na repressão do contrabando, nas águas sob jurisdição portuguesa da responsabilidade daquele Comando, procederam à identificação de diversas embarcações, vistoriando 59, de que resultou o apresamento de 18 (4 na zona Norte, 5 na do Centro, 8 na do Sul e 1 na ZEE), das quais três arrastões espanhóis, por infracção à regulamentação da pesca.

Também no mesmo período, unidades navais do CNC actuaram em buscas na área de Leixões, numa tentativa para encontrar tripulantes desaparecidos aquando do naufrágio da motora "Vila Mar"; em apoio na colocação de uma bóia ondógrafo, na zona do cabo da Roca, e efectuando um cruzeiro de prospecção de mamíferos marinhos, organizado pelo Aquário Vasco da Gama.

VISITA AO CNC DO COMITÉ POLÍTICO DE ALTO NÍVEL DA NATO

No decurso da estadia em Portugal dos membros do Comité Político de Alto Nível da NATO, teve lugar no passado dia 23 de Setembro, uma visita ao Comando Naval do Continente. Esta visita compreendeu sucessivamente um *briefing* sobre a organização e actividades do CNC, realizado numa das salas do CIMCM, a visita à fragata "Comandante Sacadura Cabral" e um passeio guiado, em autocarro, pelas instalações navais do Alfeite. No Palácio do Alfeite, foi posteriormente servido um almoço em honra dos visitantes, presidido pelo vice-almirante Ramos Rocha, comandante naval do Continente.

O Comité Político de Alto Nível da NATO está sediado em Bruxelas e é constituído por 17 membros com a categoria de embaixador, estando nele representado todos os países da Aliança Atlântica.



Visita ao NRP "Comandante Sacadura Cabral".

NOVOS COMANDANTES DE SUBMARINOS

No passado dia 3 de Outubro, em cerimónia militar presidida pelo vice-almirante Ramos Rocha, comandante naval do Continente, assumiram o comando dos submarinos "Delfim" e "Albacora" o capitão-tenente Rodrigues Gaspar e o 1.º-tenente Brites Nunes.

Nesta cerimónia tomaram parte as guarnições das duas unidades navais, formadas na ponte da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, normalmente utili-

zadas pelos submarinos, o comandante da Esquadrilha de Submarinos, capitão-de-mar-e-guerra Pereira Leite e diversos oficiais. Após este acto, o vice-almirante comandante naval visitou o "Albacora", tendo trocado impressões com alguns oficiais.

O capitão-tenente Rodrigues Gaspar, agora nomeado comandante do "Delfim" — unidade que ultima uma revisão geral no Arsenal do Alfeite — vinha desempenhando idênticas funções, há cerca de dois anos, no "Albacora". O 1.º-tenente Brites Nunes vinha exercendo o cargo de imediato do "Albacora", ascendendo agora ao desempenho das funções de comandante.

(Colaboração do CNC)

NOVO COMANDANTE NAVAL DO CONTINENTE

No seu gabinete, o chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, empossou, no passado dia 8 de Outubro, o contra-almirante Elias da Costa, no cargo de comandante naval do Continente. Este oficial general desempenhou até recentemente as funções de comandante do COMIBERLANT.

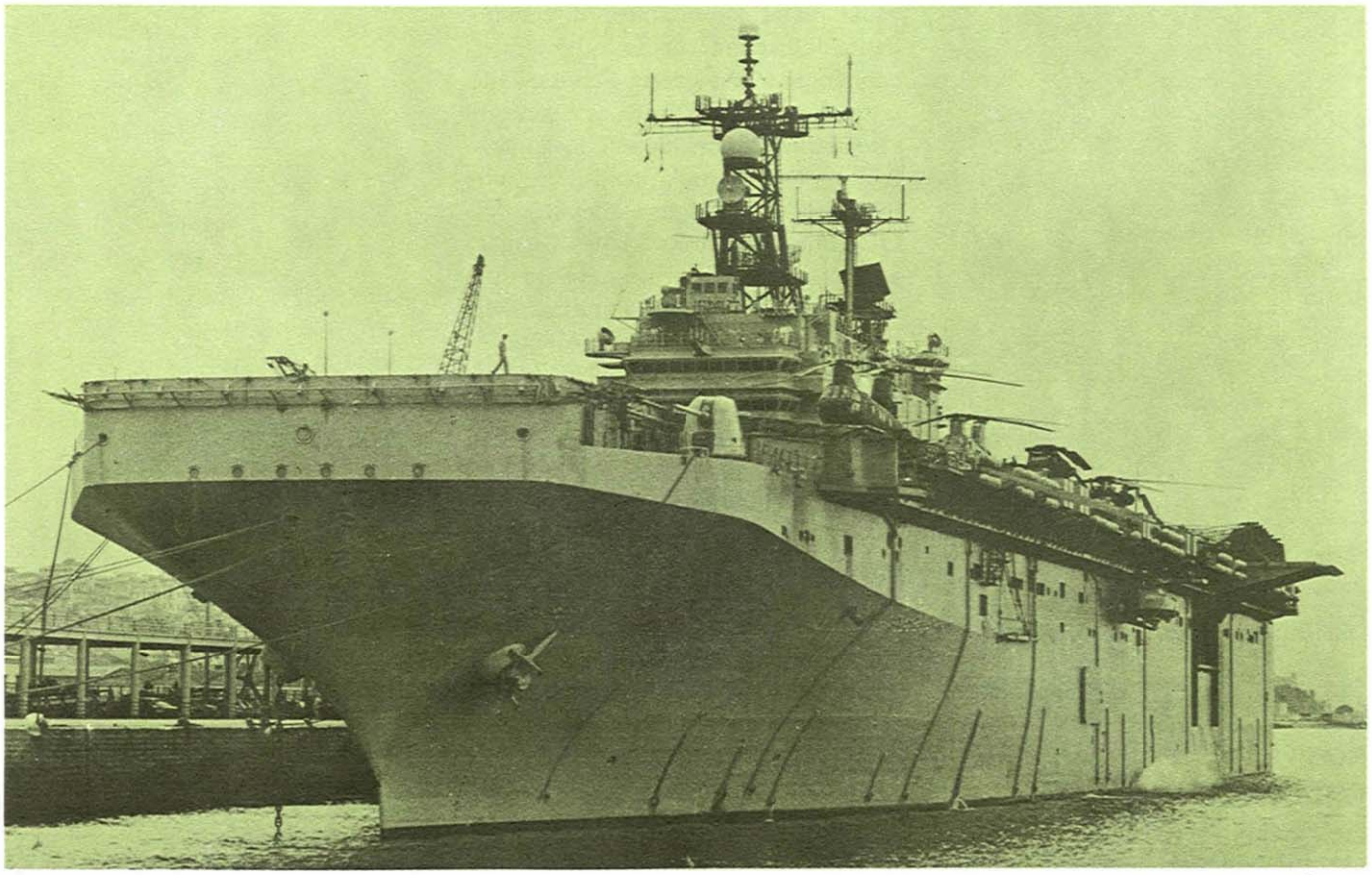
A cerimónia foi presenciada por elevado número de almirantes e oficiais superiores da Armada, além de comandantes de navios e outros serviços dependentes do CNC.

Deixou de desempenhar aquelas funções, o vice-almirante Ramos Rocha.

A ESCOLA DE FUZILEIROS TEM NOVO COMANDANTE

No passado dia 13 de Outubro, em cerimónia presidida pelo comandante do Corpo de Fuzileiros, teve lugar em Vale de Zebro a entrega de comando da Escola de Fuzileiros.

Após os comandantes actual e cessante da Escola de Fuzileiros, respectivamente capitães-de-fragata Luís Filipe Vidigal Aragão e Alexandre da Silva Anacleto, terem dirigido algumas palavras às forças em parada, estas desfilaram perante as individualidades presentes.



O porta-helicópteros "Saipan" atracado no cais da Rocha Conde d'Ôbidos.

FORÇA NAVAL DOS EUA NO TEJO

Estacionou no porto de Lisboa, em visita de rotina, de 13 a 19 de Outubro passado, uma força naval da Armada dos Estados Unidos da América, comandada pelo capitão-de-mar-e-guerra A.G. Paulsen.

Constituiam aquela força as unidades USS's "Saipan" (31 300 ton. de deslocamento), "El Paso" (17 200 ton.) e "Newport" (8400 ton.), comandadas respectivamente pelos capitães-de-mar-e-guerra R. Murphy e E. Clexton Jr. e capitão-de-fragata W. Naldrett, cujas guarnições totalizavam 1518 oficiais, sargentos e praças e embarcavam 2034 oficiais, sargentos e praças do Corpo de Fuzileiros dos EUA.

Após a chegada, o comandante A.G. Paulsen, acompanhado pelo coronel White, deslocou-se ao Palácio do Alfeite, onde apresentou cumprimentos ao comandante naval do Continente, contra-almirante Elias da Costa.

No dia 15, o chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, visitou o USS "Saipan".

Durante a estadia da força, oficiais, sargentos e praças fuzileiros norte-americanos tiveram uma reunião na Escola de Fuzileiros, em Vale de Zebro, que, seguidamente, visitaram. Entre os fuzileiros dos EUA e os fuzileiros da nossa Marinha efectuaram-se algumas provas atléticas no complexo desportivo da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, a que se seguiu um almoço de convívio.

Vários grupos de fuzileiros portugueses visitaram o USS "Saipan", onde almoçaram. A elementos das guarnições dos navios e a fuzileiros embarcados, foram proporcionados passeios turísticos aos arredores de Lisboa.

ANIVERSÁRIO DA "REVISTA DA ARMADA"

No dia 15 de Outubro passado, realizou-se o tradicional almoço comemorativo do 9.º aniversário da "nossa Revista", na Messe da Marinha, em Cascais.

Presidiu o vice-almirante Garcez de Lencastre, adjunto do CEMA, estando presente o director e oficiais do corpo redactorial, as esposas dos dois primeiros, pessoal em serviço na Revista e alguns dos seus colaboradores.

No final do almoço, que decorreu em

ambiente de alegria e sã camaradagem, o director pronunciou as seguintes palavras:

Comemoramos hoje o 9.º aniversário da "Revista da Armada", ou melhor da "nossa Revista", como significativa e carinhosamente lhe chama muita gente.

Contrariando os vaticínios de alguns "velhos do Restelo" que, logo à nascença, lhe não davam mais que alguns poucos meses de vida, entrámos no mês de Julho no 10.º ano de publicação.

Lembro-me, a propósito, de que, na altura em que o saudoso amigo e ilustre ministro Pereira Crespo me comunicou a criação da Revista e a minha designação para seu director, depois de definir as características que desejava que ela tivesse e "dar o rumo" que devia seguir, virando-se para nós (eu e os oficiais do corpo redactorial que tinha já escolhido) disse com humor e bonomia: Vocês ficam responsáveis por que a Revista saia todos os meses. Se não houver quem colabore... têm que a fazer sozinhos!

E, de princípio, quase foi assim. A colaboração era escassa e nós tínhamos que nos multiplicar para encher as suas 36 páginas. Cheguei a pensar que iam sair certos os tais vaticínios...

Mas não! O "aguaceiro" passou e hoje temos colaboração que, não sendo abundante, é suficiente. Somos lidos no país e no estrangeiro, a imprensa fala em nós de vez em quando e as inúmeras cartas que recebemos de assinantes e amigos, mostram que temos aceitação e dizem que estamos no bom caminho.

Não posso deixar de invocar aqui, com profunda mágua e muita saudade, a memória de dois grandes vultos da Revista, falecidos durante o ano que vai findar: o almirante Pereira Crespo,

que lhe deu realidade e lhe imprimiu muito do seu entusiasmo e do seu coração e o comandante Oliveira Lemos que tanto a prestigiou com a sua brilhante colaboração. A ambos rendo as minhas sentidas homenagens, na certeza de que os seus nomes jamais se apagarão dos anais da "nossa Revista" e "deles" "Revista da Armada".

Termino, agradecendo ao almirante Lencastre o apoio que nos tem dado, salientando a confiança que em nós deposita e a consequente liberdade de acção que nos faculta. Agradeço também a presença dos restantes, convidados e colaboradores, pedindo a estes que continuem a enviar-nos os seus escritos, para que a Revista nunca morra e seja cada vez melhor.

A encerrar, o almirante Lencastre usou também da palavra para dizer:

A minha presença no tradicional almoço comemorativo do aniversário da "Revista da Armada", traduz o apreço em que é tida pela Administração da Marinha a obra por aquela realizada, e a confiança que nos merece a respectiva direcção e corpo redactorial.

Temos encontrado a "Revista da Armada" orgulhosamente exposta nos escaparates das livrarias e tabacarias dos mais recônditos pontos de Portugal. Este facto, aliado à numerosa e interessante correspondência publicada na secção "Voz da Abita", mostram bem a implantação da nossa Revista e a forma como ela contribui para manter coesa e unida a família constituída por todos quantos usam, ou alguma vez usaram, o alcaxa ou o botão de âncora.

Aliás, é esse espírito de família que hoje encontramos aqui nesta reunião, o que não é surpreendente, pois a "Revista da Armada" reflecte aquilo que é a Marinha, assim como Esta tem o seu reflexo na "Revista da Armada".

Termino, renovando as minhas felicitações à direcção e corpo redactorial da "Revista da Armada", por cuja longa vida ergo o meu copo pedindo a todos que me acompanhem.

CONFRATERNIZAÇÃO DO ALISTAMENTO DOS VOLUNTÁRIOS DE SETEMBRO DE 1931

No dia 19 de Outubro findo, realizou-se em Cacilhas um almoço de confraternização dos voluntários de Setembro de 1931. Nele tomaram parte 120 "filhos da escola", entre oficiais da Armada, médicos, engenheiros, sargentos, funcionários civis da Marinha e de outros departamentos, comerciantes, etc.

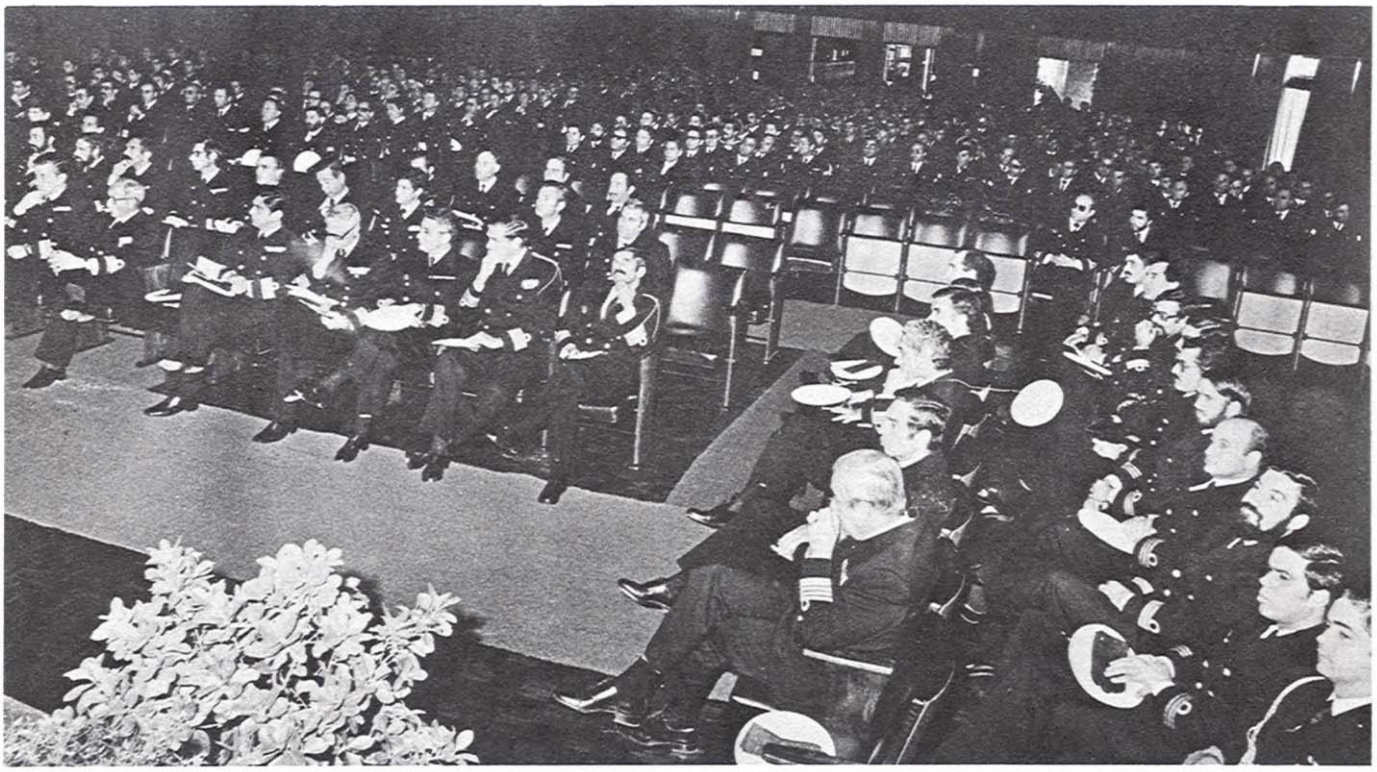
Esta reunião, que é a vigésima,

decorreu, como de costume, em ambiente de franca amizade e camaradagem e antecede a das bodas de ouro, 50 anos, que se projecta realizar para o ano, no antigo Corpo de Marinheiros, onde aqueles assentaram praça.

Foi guardado um minuto de silêncio e recolhimento em memória dos que já morreram, tendo o almoço terminado com evocações do tempo vivido na Armada e cantando todos, com entusiasmo e vibração, o hino que há 49 anos estes mesmos "jovens" cantaram no Teatro de S. Carlos e que começa assim:

Numa aurora triunfal
Fomos no mar os primeiros,
Quando nasceu Portugal
Nasceram os marinheiros.

(Colaboração de um componente do alistamento de 1931)



SESSÃO COMEMORATIVA DO 4.º CENTENÁRIO DA MORTE DE CAMÕES

No dia 20 de Outubro findo, teve lugar na Escola Naval uma sessão comemorativa do 4.º centenário da morte de Camões.

Durante a sessão solene, presidida pelo chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, usaram da palavra os profs. drs. Joaquim Veríssimo Serrão e Henrique Barrilaro Ruas, que abordaram os temas "Camões, um português no Mundo" e "Camões e o humanismo português", respectivamente.

SEGUNDO SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA INDO-PORTUGUESA

De 20 a 24 de Outubro passado, teve lugar na Academia de Marinha, no Museu de Marinha, em Belém, o Segundo Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa, em que tomaram parte representantes de 19 países que apresentaram cerca de 70 comunicações versando, essen-

cialmente, arquitectura e arte indo-portuguesa, história marítima indo-portuguesa e fontes da história indo-portuguesa.

As sessões inaugural e de encerramento, tiveram lugar no Mosteiro dos Jerónimos e foram presididas pelos secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e secretário de Estado da Cultura, respectivamente.

CONDECORAÇÃO DE UM ALMIRANTE QUE PASSA A RESERVA COM 51 ANOS DE SERVIÇO

No dia 21 de Outubro findo, numa cerimónia realizada no seu gabinete, o chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão, condecorou o vice-almirante Ferrer Caeiro com a medalha de ouro de Serviços Distintos.

O almirante Francisco Ferrer Caeiro, alistou-se na Armada, como aspirante de Marinha, em 1928. Em Março de 1935, com um ano de posto de segundo-tenente, ingressou na Aviação Naval, onde se manteve continuadamente, e quase sempre na Escola de Aveiro, salvo para cumprir a exigência de execução dos tirocínios de embarque.

De Janeiro de 1953, extinta a Aviação Naval, ingressou na Força Aérea, em comissão da Marinha e no posto de primeiro-tenente. Durante 9 anos e meio e na maioria do tempo na Base Aérea do Montijo, foi ascendendo, até que, ao ser promovido a capitão-de-mar-e-guerra, lhe foi conferido o respectivo comando, que exerceu durante dois anos e meio.

Em 1962, regressou definitivamente à Marinha e, depois de comandar o aviso de 1.ª classe "Bartolomeu Dias", assumiu o cargo de comandante da Defesa Marítima da Guiné, que exerceu durante três anos, sendo, no entretanto, promovido a contra-almirante.

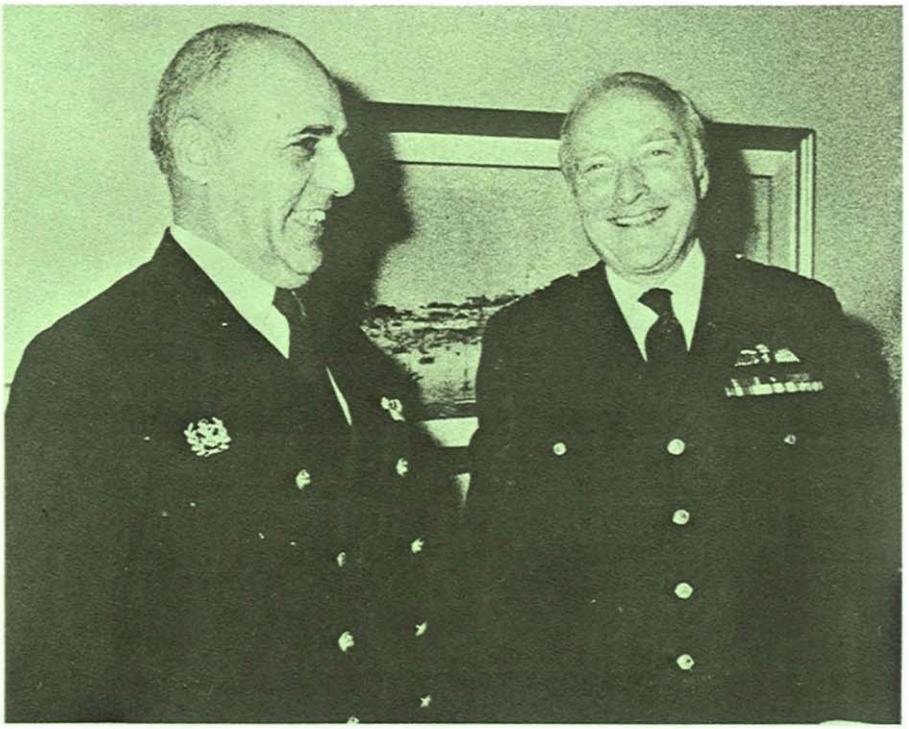
Em meados de 1968, foi promovido a

vice-almirante e nomeado comandante naval do Continente, cargo que desempenhou durante cinco anos, após o que seguiu para Bruxelas como representante de Portugal na Comissão Militar da NATO.
Em princípios de 1975, passou à Reserva, sendo chamado a exercer, sucessivamente, os cargos de vogal do supremo Tribunal Militar e de presidente da Comissão do Domínio Público Marítimo, onde atingiu o limite de idade para passar à situação de reforma.
A "Revista da Armada" deseja ao ilustre oficial as maiores felicidades.

PRESIDENTE DO COMITÉ MILITAR DA NATO EM LISBOA

O almirante Robert Falls, do Canadá, presidente do Comité Militar da NATO, esteve em Lisboa numa visita de cumprimentos às autoridades portuguesas e foi recebido, em 22 de Outubro último, pelo chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Sousa Leitão.

Recorda-se que o almirante Falls substituiu, recentemente, o general Gundersen, no desempenho daquelas funções.



CONFRATERNIZAÇÃO DA GUARNIÇÃO (1960/62) DO AVISO "GONÇALVES ZARCO"

Pela quarta vez consecutiva, num extraordinário ambiente de camaradagem, realizou-se no passado dia 25 de Outubro, na messe de oficiais do Edifício da Marinha, mais um almoço de convívio da guarnição (1960/62) do aviso de 2.ª classe "Gonçalves Zarco", para comemoração do 18.º ano do termo da sua longa comissão, totalmente passado no Extremo-Oriente.

Compareceram nesta animada festa de confraternização mais de metade dos membros daquela guarnição, muitos deles na situação de Reserva, provenientes de diversos pontos do país, onde exercem as mais variadas actividades, alguns acompanhados dos seus familiares.
A reunião decorreu da melhor forma, em ampla convivência, num alegre e expontâneo diálogo, focando os episódios e acontecimentos mais salientes da vida a bordo do velho, mas galhardo "Gonçalves Zarco", familiarmente designado de *Pé de Chumbo*, na tradicional e característica irreverência da *voz da abita*.
O presidente da comissão organizadora desta exemplar manifestação de solidariedade profissional e militar, cumprimentou os assistentes, agradecendo e enaltecendo a presença de tantos convivas ao almoço — sempre em progressivo aumento — saudando igualmente, com emoção e saudade, todos os ausentes, transmitindo ainda mensagens de uma dezena de camaradas, justificando as suas faltas e prometendo a sua presença no próximo ano.
O cabo Silva Carvalho, numa eloquente e larga dissertação, fez o elogio daquela boa guarnição, assinalando o inesquecível ambiente de camaradagem existente a bordo, salientando os difíceis momentos derivados da passagem do tufão Wanda, em 1 de Setembro de 1962 — o mais violento dos que assolaram Hong-Kong — onde todos, em admirável conjungação de esforços, conseguiram salvar o navio, facto assinalável, digna

de registo na história marítima nacional e que estreitou definitivamente os laços de companheirismo, respeito, estima e consideração entre todos os elementos do "Zarco".

Finalmente, o vice-almirante Fragoso de Matos, antigo comandante daquela guarnição durante toda a comissão, congratulou-se por se terem concretizado, totalmente, todos os votos que formulara no primeiro que a todos reunira, no porto de Macau, em 1960, no sentido de constituirem uma *verdadeira* guarnição para o "Zarco".

De facto, como ficou declaradamente demonstrado ao longo desta empolgante comissão e se comprovava agora naquela ímpar e feliz oportunidade, este explêndido grupo de portugueses, alguns na disponibilidade da Armada, ainda constituía um exemplo vivo das melhores virtudes cívicas e patrióticas, revelando um desvelado amor pela Marinha e pelo seu antigo navio e um extraordinário e salutar espírito de camaradagem. Aquele oficial general realçou ainda as seguintes palavras proferidas naquele jantar de Natal: *(...) não quero deixar de transmitir a minha satisfação e o meu orgulho por comandar, nestas longínquas paragens do Extremo-Oriente, em interessante e difícil comissão, um bom conjunto de marinheiros em quem deposito toda a minha confiança, pois sei bem que a Marinha e a Pátria podem contar com eles em todas as circunstâncias, dadas as reconhecidas qualidades do marinheiro português que, em nenhuma ocasião, deixou de honrar e prestigiar a digna farda que enverga (...).*

(...) Dentro de pouco tempo, constituiremos um sólido e unido bloco, onde exista a melhor colaboração, amizade e compreensão mútua... e a guarnição se possa considerar feliz e tenha orgulho de pertencer ao "Zarco".

Este magnífico convívio, realizado vinte anos depois daquelas palavras — apesar de muita água ter já passado sob as pontes — com uma esfusiante alegria, muitas recordações, saudações, abraços e, até, lágrimas dos mais sensíveis, veio cimentar, ainda mais, a amizade entre todos, reforçando o sentimento geral de orgulho por terem tido o privilégio de servirem Portugal e a Armada Nacional, a bordo do seu querido "Gonçalves Zarco".

Foram aprovados votos de agradecimento à "Revista da Armada" pelo apoio concedido para a realização desta bela festa de convívio e ao pessoal da messe pelo óptimo almoço, servido de acordo com as melhores tradições da Marinha.

Por unanimidade, foi decidido que o próximo almoço será realizado no mesmo local, no dia 31 de Outubro de 1981, pelas 12.30 horas.

(Colaboração do v/alm. Fragoso de Matos)

CONVÍVIO DO CURSO DE ENFERMAGEM DA ARMADA DE 1970/73

Os enfermeiros da Armada do curso de 1970/73, que ficou conhecido pelo curso da "Família Unida", acompanhados de familiares, confraternizaram durante um passeio à região de Sintra e um almoço em Colares, ocorridos no dia 26 de Outubro último.

O convívio que decorreu com muita alegria e saudável camaradagem, serviu de pretexto para reviver o passado, estar no presente e fazer perspectivas quanto ao futuro.

Quarto de Folga

A PERSPICÁCIA DO LEITOR

É INTUITIVO?

Com o presente questionário, ficará a conhecer o seu grau de intuição. Para tanto, basta classificá-lo pela seguinte tabela: SIM—2 pontos; TALVEZ—1 ponto; NÃO—0 pontos.

1—*Apresentam-lhe alguém acerca de quem ignora a posição social, situação familiar, mentalidade, reacções, etc. Sente impulsiva simpatia, surda hostilidade ou desconfiança?*

2—*Num transporte colectivo, em contacto com uma multidão anónima, sente, de repente, um certo* mal estar *que o obriga a voltar a cabeça. Verifica que há alguém que o fita intensamente?*

3—*Se atravessa um período favorável, sente obscuramente que a sorte vai mudar e que algo de desagradável acabará por acontecer?*

4—*O correio trazia uma carta numa letra desconhecida. Embora ignorando o assunto dessa carta, pressagia se ela traz boas ou más notícias?*

5—*Numa região desconhecida e frente a uma encruzilhada, encontra a direcção certa, sem necessitar de indicações?*

6—*Os seus íntimos e amigos costumam fiar-se nas suas impressões e opiniões acerca de pessoas ou situações ambíguas e confusas?*

7—*Sente que receiam o seu julgamento ou prognóstico acerca das intenções de outrem?*

8—*Deixando-se guiar exclusivamente pelo instinto, é obscuramente advertido que segue mau caminho e se arrisca a perigos imprevisíveis?*

9—*A amizade que sente por alguém costuma influenciar os prognósticos acerca de acontecimentos que lhe digam respeito?*

10—*E, pela mesma ordem de ideias, é franco nos seus vaticínios acerca das pessoas que lhe são indiferentes e cujos assuntos não lhe tocam de perto?*

11—*Inveja secretamente as pessoas que não possuem essa premonição que o mantém, a si, num permanente estado de alerta?*

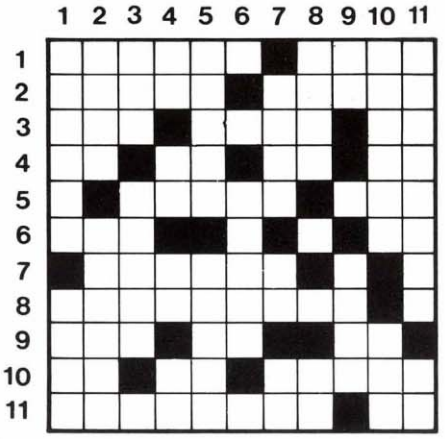
12—*A faculdade de avaliar, com segurança, o comportamento dos seus semelhantes ou o caminho que os acontecimentos seguirão trata-se, aos seus olhos, duma calamidade em vez de uma fonte de alegria?*

Se obteve um total de 18 a 22 pontos, pode considerar-se um *intuitivo nato* (o que não quer dizer que isso o torne feliz, bem entendido). De facto, se a sua intuição nos pode ser providencial, também nos obriga a um permanente estado de alerta do subconsciente. Grande parte dos intuitivos também são pessimistas e, por esse motivo, não sabem apreciar os *bons momentos* que a vida lhes oferece. São incapazes de os aceitar alegremente, sem um pensamento reservado.

De 8 a 16 pontos, é um intuitivo... mas sujeito a imprevisíveis eclipses. Neste caso, deve desconfiar das suas impressões e juízos sobre os outros, sem prévio apelo ao raciocínio.

De 0 a 8 pontos, é melhor não se fiar nas suas intuições... Não há nada a fazer.

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1—Designa os movimentos de resistência que se constituiram durante a 2.ª Guerra Mundial; porto-chave do Mar Vermelho. 2—Tolera; nesta hora. 3—Escritor norte-americano (ap.); licor alcoólico extraído do suco fermentado do coco e de outras palmeiras; andar. 4—Art. (pl.); andava; símb. quím. do cromo; forma proclítica de não. 5—Segredo (fig.); textualmente. 6—Cólera; vogal dobrada. 7—Silicato duplo de alumínio e sódio do grupo dos feldspatos. 8—Doença hepática. 9—Atilho; dois mil romanos; símb. quím. do gálio. 10—No princípio de antes; o lado do vento; prensa. 11—Substância análoga à cera; campeão.

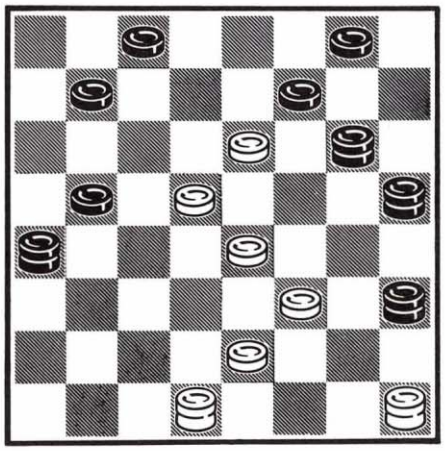
VERTICAIS: 1—Município do Estado do Amazonas; cidade da Colômbia (inv.). 2—Monte da Grécia; poeta dramático francês. 3—Pronome; arquitecto finlandês (ap.). 4—Cidade da Mesopotâmia; idem; nome de letra; vê. 5—Palmeira da América; forma do verbo ir. 6—Argamassa ou betume de cal, azeite e pó de tijolo. 7—Curva da abóbada; nome de letra (inv.); pois não (abrev.). 8—Actuar; símb. quím. do rádio. 9—Nota musical; cidade brasileira. 10—Uma das deusas da vingança (mit. grega); grupo ou sector em que se divide um partido. 11—Desfile processional de pretos, pelo Carnaval, no Recife; art. (pl.).

(Solução no próximo número)

Carmo Pinto
Subten. OT

DAMAS

(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

SALTO DE CAVALO

quan	faz	po	ca	por	no	tu	vos
vos	tão	to	Pois 2	Quem 1	po	vos	quem
há,	do	tro	de	vos	do	só	de
alta	Só	ber	vos	fla	amor	toso	per
tu	tudo	in	so	sa	que	amar	Mas
be,	e	ama. 4	o	se	ma. 3	de,	Di
em	Pois	es	vos	ca	ga	nha,	o
tão	sa	vos	nha,	tra	que	be	tudo

Percorrendo o tabuleiro a salto de cavalo, começando nas casas 1 e 2 e terminando nas 3 e 4, o leitor encontrará, num desenho simétrico, versos de Jerónimo Baía.

(Solução no próximo número)

BRÍDEGE

NORTE

♠ R V
♥ R 3
♦ D
♣ A 6

OESTE

♠ D 7 6 5 3
♥ D 2
♦ —
♣ —

LESTE

♠ 8
♥ 9 4
♦ A V
♣ R 4

SUL

♠ 9 4 2
♥ 5
♦ 2
♣ D 3

Sem trunfo. Sul joga e realiza cinco vazas contra qualquer defesa.

(Solução no próximo número)

— E a senhora? — Costuma ajudar o seu marido na lida da casa? ...

CONCURSO N.º 111

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

A DIVISÃO DO PRÉMIO

Um velho veleiro foi surpreendido por um forte temporal e teria naufragado se não fosse o valor e mestria de três marinheiros que manobraram as velas com grande perícia.

Em recompensa, o capitão entregou-lhes um cofre com moedas de ouro para que as repartissem entre si, impondo, todavia, a condição de que não deveriam abrir o cofre até ao momento da atracação no próximo porto, o que aconteceria no dia seguinte.

Chegada a noite, um dos marinheiros não se pôde conter e, quebrando o compromisso assumido, dividiu o dinheiro em três partes e vendo que sobrava uma moeda, lançou-a ao mar, retirando-se com uma das três partes. Pouco depois, fez o mesmo o segundo marinheiro e igualmente, mais tarde, o terceiro; como em ambas as operações havia sobrado também uma moeda, os dois a tinham atirado ao mar.

De manhã, na altura da repartição do prémio, também não era exacta a divisão, pois sobrava uma moeda que os três ofereceram ao despenseiro. Assim, pergunta-se:

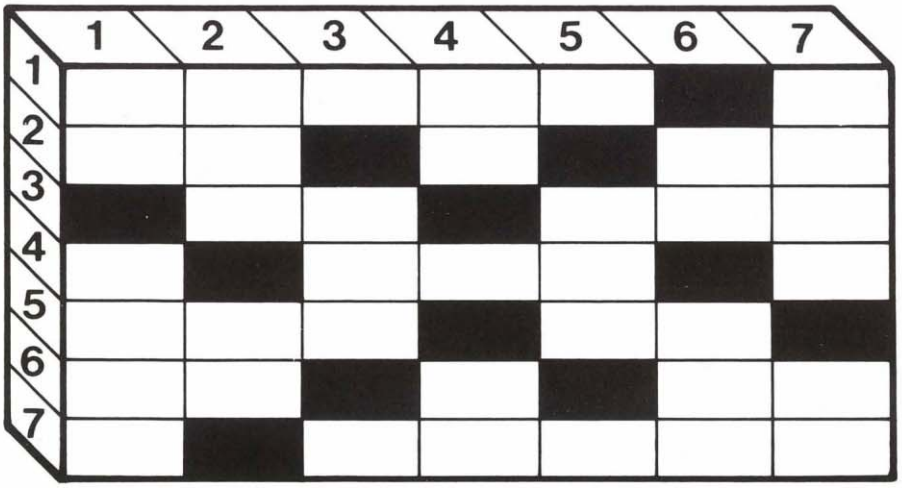
— Quantas moedas havia no cofre? (O capitão não chegara a indicar o seu número exacto, apenas dissera que eram mais de 200 e menos de 300).

— Quantas moedas recebeu cada marinheiro?

(Solução no número 103)

Apresentado pelo cap.-m.-g.
Marques Elpídio

CRUZADA SILÁBICA



HORIZONTAIS: 1—Conjunto de cabos fixos que pertence a um mastro, verga, etc.; coração. 2—Espécie de navio; nome da letra T; parte coberta do cais de uma estação de caminho-de-ferro. 3—Embarcação africana e asiática; espaço ocupado pelo navio dentro de água. 4—Aqui; espécie de embarcação muito usada pelos romanos; rádio (s. q.). 5—Vela triangular; mulher nobre. 6—Referência (feita de pessoa ou coisa); igreja catedral; acto de levantar âncora para navegar. 7—Porco; provimento (de navio ou praça).

VERTICAIS: 1—Cabo que dá ajuda ao estai do traquete; porção de cabo necessária para um barco fundear. 2—Fendazinha; pedaço de lenha acesa ou muito queimada. 3—Espécie de cânhamo da India ou de Manila; cabo que manobra a vela para que o vento incida melhor nela; espécie de carbúnculo que ataca o gado. 4—Memória; colono da África meridional de origem holandesa; frecha. 5—Porco; antiga medida portuguesa, igual a quatro quartilhos; tecido fino como escumilha. 6—Alegria; toureiro sem merecimento. 7—Que corre muito (fem.); feijão verde ou carrapato.

(Solução no próximo número)

MINDOGUES

SOLUÇÕES

BRÍDEGE

(Solução do problema do n.º anterior)

Se as espadas estivessem divididas 3-2, Sul poderia facilmente realizar treze vazas. Mas o declarante deve precaver-se contra uma distribuição anormal dos adversários.
Suponhamos que é esta a mão completa:

NORTE
♠ R 3
♥ 8 5 4 2
♦ R D V 10 7 3
♣ 8

OESTE
♠ V 10 9 8
♥ 10 9 6
♦ 6
♣ R D V 9 5

LESTE
♠ 7
♥ A R V 7 3
♦ 9 5 4 2
♣ 10 6 2

SUL
♠ A D 6 5 4 2
♥ D
♦ A 8
♣ A 7 4 3

Se Sul pega com o Ás de paus, o contrato está inevitavelmente condenado. Mas se Sul joga por baixo do Rei de paus, a defesa não pode impedi-lo de ganhar. Como melhor solução, Oeste continua a paus, Sul corta do morto, faz o Rei de espadas, volta à mão com o Ás de ouros e continua com o Ás, Dama e pequena espada. Oeste faz a vaza, mas Sul tem o controle dos paus e um segundo ouro para entrar no morto.

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

BRANCAS PRETAS

1—5 2—9
22—27 31—22
29—15—2 Qualquer
24—31—faz Dama e ganham.

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: 1—Falua; casta. 2—Ura; testa; ias. 3—Nó; mar; ora; in. 4—Ema; carna; apa. 5—Armas; avelã. 6—Sim; mor. 7—Amantilho. 8—Bodas; aifar. 9—Alas; ana; mito. 10—És; praça; ar. 11—Pá; saudoso; al. 12—Ara; igara; aca. 13—Raia; asa; muar.

VERTICAIS: 1—Fume; soba; par. 2—Aromai; oleara. 3—Lá; armadas; ai. 4—Mas. 5—Atacadas; pai. 6—Eras; aruga. 7—Ás; atinadas. 8—Tona; açora. 9—Caravela; asa. 10—Him. 11-Si; almofia; Au. 12—Taipão; atraca. 13—Asna; raro; lar.

PILHA DE PALAVRAS

(Solução do passatempo do n.º anterior)

1—Angra. 2—Limar. 3—Mover. 4—Irmão. 5—Rouba. 6—Alves. 7—Manar. 8—Tropa. 9—Estar. 10—Morna. 11—Ansia. 12—Gorar. 13—Assim. 14—Lemos. 15—Havre. 16—Atira. 17—Estas. 18—Saber. 19—Cabral. 20—Orçar. 21—Remar. 22—Rimas. 23—Elvas. 24—Almas.
(Almirante Magalhães Corrêa)

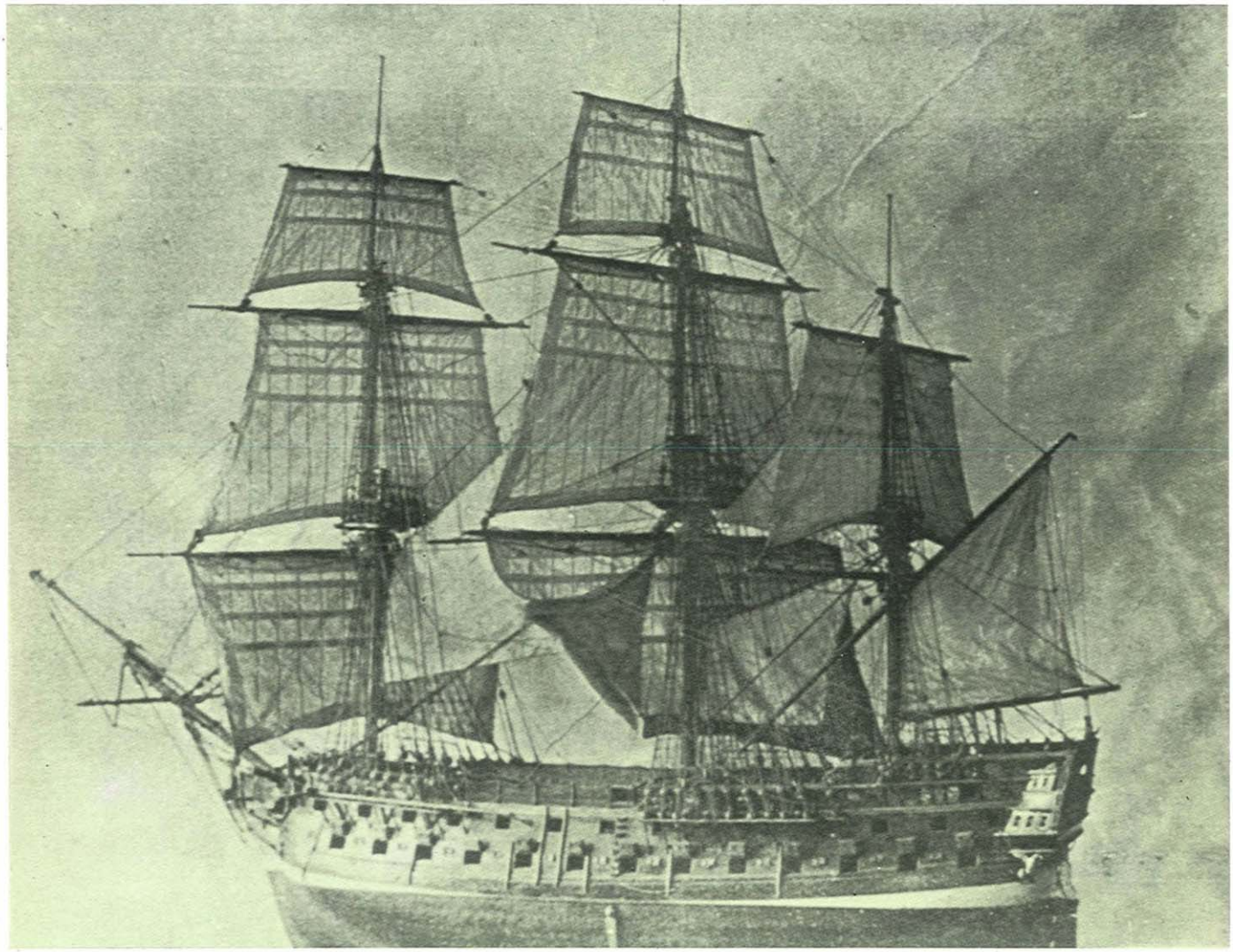
SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 109

Arrábida, Aires, Cabreira, Caramulo, Candieiros, Estrela, Gralheira, Grandela, Lousã, Marão, Monchique, Nogueira, Ossa, Padrela, Peneda, Sintra.

VENCEDOR:

Fernando Jurado, cabo T n.º 55667. G1EA.

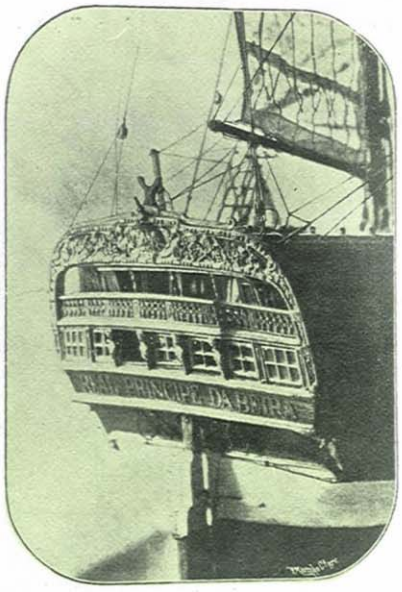
Modelos de navios existentes na Escola Naval (1896)



Modelo da nau "Real Príncipe da Beira".

4— Nau "Real Príncipe da Beira"

Painel da popa na nau "Real Príncipe da Beira".



Foi construída nos fins do século XVIII. Tinha trinta e sete peças por banda e dois guarda-leme. Demandava 22 pés a ré, quando carregada.

A figura da proa representava um oficial de marinha daquele tempo.

Era um bom modelo para o estudo do aparelho e pintura usadas nos antigos navios de guerra portugueses.

(Este modelo perdeu-se no incêndio de 1916)

(Colaboração de José Santos, mestre do Museu de Marinha)

Proibida a reprodução.

Coronel-do-mar

O posto de coronel-do-mar era equivalente ao de brigadeiro de Infantaria, equiparação estabelecida pelo decreto de 11 de Novembro de 1763. Este posto ainda existia em 1801, tendo desaparecido em 1806. O erudito padre Ernesto Pereira de Sales, em nota manucrita a lápis no ângulo superior esquerdo da foto, alude a esta disposição com o cuidado de elucidar o estudioso.

O uniforme constava de casaca vermelha, com bandas e punhos azul ferrete, tal como a véstia e os calções. Na orla da casaca e da véstia, alamares dourados em caseado. Vinte botões dourados com âncora, dez por cada banda. Nos canhões, três botões sobre galões de ouro. Nos calções, encimando as ligas das pernas de alamar dourado, cinco caseados de galão com botões também dourados. Camisa branca de folho e punhos de renda. Suspensa do boldrié, por debaixo da véstia, a espada preta de marinha com guarnição do punho em latão dourado, onde suspende um cordão vermelho com borla. Na cabeça, peruca curta de rabicho, com laço preto de pontas caídas. Chapéu tricórnio militar, com galão dourado na orla e laço preto com presilha de galão. Nas pernas, meias brancas de fio da Holanda. Sapato de cordovão negro de pala alta, tendo sobre o salto cunhas de folheado em lâmina de prata lisa. Sobre o sapato, a fivela de aperto em latão dourado.

O figurino mostra-nos a disposição dos alamares trazeiros da casaca e bolsos exteriores.

Alberto Cutileiro